

La ville

lisible

**PROJET DE RECHERCHE
ET D'EXPÉRIMENTATION
SUR LES APPRENTISSAGES
DE LA MOBILITÉ**

**INSTITUT
POUR
LA VILLE
EN
MOUVEMENT**
PSA PEUGEOT CITROËN

**CITY
ON THE
MOVE...**

ville lisible

WWW.VILLE-EN-MOUVEMENT.COM



POUR SE DÉPLACER DANS LA VILLE CONTEMPORAINE, IL FAUT SAVOIR LIRE, SE REPRÉSENTER LA VILLE À PARTIR DE MOSAÏQUES D'ESPACES CONNUS ET INCONNUS, SE SERVIR DES GUIDES VIRTUELS OU TECHNIQUES DE DÉPLACEMENT, SAVOIR DEMANDER SON CHEMIN, ADOPTER UN CERTAIN COMPORTEMENT DANS UN TRANSPORT PUBLIC, OSER S'AVENTURER DANS DES ZONES PERÇUES COMME « INTERDITES »... ÊTRE MOBILE, C'EST S'ORIENTER ET EXPLO- RER DES ESPACES ET UN MONDE D'OBJETS TECHNIQUES ; MAIS C'EST AUSSI S'INSCRIRE DANS DES RELATIONS SOCIALES PARTICU- LIÈRES. OR, COMME LA LANGUE OU L'ÉDUCA- TION À LA SANTÉ, LA MOBILITÉ ET LA VILLE S'APPRENNENT. AVEC « LA VILLE LISIBLE », LES PROJETS DE L'IVM PERMETTENT AUX CITADINS D'APPRENDRE ET DE MAÎTRISER LES CODES FORMELS ET INFORMELS DE LA VILLE.

LA VILLE EST-ELLE DEVENUE ILLISIBLE ?

L'ESPACE DE PLUS PLUS COMPLEXE

Partout, les agglomérations grossissent et s'étalent. Les cités autrefois ramassées dans leurs murs s'étendent maintenant sur plusieurs centaines de kilomètres carrés et sont d'immenses conurbations intégrant des formes d'espaces et des univers sociaux multiples. Toutes sont prises dans la même contradiction. En se développant, les « villes » offrent aux citoyens des ressources, des potentiels de rencontres et d'expériences toujours plus importants... auxquels il est toujours plus difficile d'accéder car les distances s'allongent, les « frontières » culturelles, sociales, économiques se multiplient, l'organisation spatiale se complique.

L'intensité et l'illisibilité urbaines vont de pair. Pour l'individu, la difficulté à comprendre l'organisation et les fonctionnements de la ville intervient à plusieurs niveaux : au niveau d'ensemble d'abord. La vue d'avion d'une grande agglomération montre une mosaïque de zones d'activités et de zones pavillonnaires, de terrains de sport et de grands ensembles, de zones commerciales et de centres anciens, le tout étant séparé par des routes, des autoroutes, des espaces verts, des voies ferrées, des parkings, des entrepôts... Antoine Grumbach observe que « personne n'a d'intelligence et de représentation de cette forme d'occupation du territoire. » (in Sueur J.- P., Villes du futur, futur des villes : quel avenir pour les villes du monde ?, tome III, Les rapports du sénat, 2011) Dans ces mêmes travaux du Sénat, Louis Moutard, de l'Arep, observe que « le sujet de la ville en mouvement est un nomade qui a

de plus en plus de difficultés à se représenter dans les plans d'une ville » : au niveau local, les aéroports et les plateaux piétonniers, les centres culturels et les centres commerciaux, voilà de grands espaces fractionnés d'ambiances différentes, hérissés d'enseignes, striés de panneaux indicateurs... Leur appropriation par le citoyen ne va pas de soi. Elle suppose un temps de découverte et d'expérimentation ; elle nécessite des apprentissages.

LA MOBILITÉ AU CŒUR DE L'ILLISIBILITÉ URBAINE

Avec l'extension des villes se développent des réseaux de mobilité physique et virtuelle : ils enjambent les frontières, rapprochent les pôles éloignés et réduisent la complexité urbaine ; mais ils produisent simultanément une autre complexité, endogène. D'abord une complexité inhérente à leurs fonctionnements respectifs : coûts des transports en argent, en temps, en effort, insécurité des déplacements, mauvaise articulation des modes entre eux, etc. Ensuite une complexité déictique. En linguistique, ce terme désigne les mots qui, dans une phrase, servent à montrer quelque chose. Les dispositifs déictiques sont ceux qui signalent les espaces aux citoyens, les aident à

s'orienter et rendent la ville lisible, appropriable, habitable. C'est le rôle des plans de villes, des plans de réseaux, des cartes, des panneaux du code de la route et de tous les autres panneaux, des GPS, des marquages au sol, de la quantité extraordinaire « d'applis » dédiées à la mobilité urbaine et désormais disponibles... Enfin, une complexité des dispositifs de sécurité qui réglementent l'accès aux systèmes de mobilité : les péages, les portiques dans les aéroports, les barrières de parking, les valideurs de billets, le permis de conduire, la carte bleue, les cartes d'abonnement, les cartes « club » (cartes « grand voyageur », « flying blue », etc.). Les réseaux de transport et, à travers eux, les villes, ne sont pas des espaces de liberté. Ils imposent aux usagers des protocoles d'entrée et de sortie et les trient selon des critères sociaux et économiques.

DE L'ESPACE LISIBLE AU « SAVOIR LIRE » DES CITADINS

La lisibilité de la ville s'inscrit dans une relation inextricable entre l'espace et le citoyen. Elle est une relation construite entre un espace et son habitant. Une fois cette globalité posée, aller plus loin dans un projet pour une ville lisible

suppose d'opter pour une entrée par l'espace ou du point de vue de l'individu. Pour de nombreux experts, une approche globale de la relation espace/individu est quasiment impossible. Il est trop complexe d'analyser « l'espace qui institue le citoyen qui institue l'espace qui l'institue... » D'une part, la lisibilité dépend de la manière dont l'espace est compréhensible en lui-même. Par exemple, un grand nombre de personnes considère que l'aéroport 1 de Roissy-Charles de Gaulle à Paris est illisible. Ses agencements sont peu compréhensibles, les espaces intérieurs sont peu visibles, à tel point que la signalétique est inopérante. L'aéroport 2 offrirait un espace nettement plus lisible et appropriable. Avant leur réaménagement, la gare multimodale de La Défense et la gare de l'est étaient également considérées comme des espaces illisibles. C'est encore le cas aujourd'hui de la gare RER de Châtelet-Les Halles (plafonds bas, énormes piliers, lumière artificielle insuffisante...) et de bien d'autres lieux... Ici, la lisibilité est une qualité en soi de l'espace urbain. Certains espaces sont lisibles, d'autres moins, voire pas du tout. Le citoyen doit composer avec ce qu'il trouve. Cette approche de la lisibilité de la ville par l'espace, ses caractéristiques et attributs, a fait l'objet dans les années 1970 de nombreux travaux (comme ceux de Raymond Ledrut, Les images de la ville, 1973). Quelques équipes explorent cette voie aujourd'hui. Le Cresson, à Grenoble, investigate les caractéristiques sensibles des espaces (lumières, bruits, sensations...) et leur détermination de la relation homme/espace. Béatrice Frankel anime à l'École des hautes études en sciences sociales un groupe de recherche autour de l'idée de « mise en écriture » de la ville : qu'est-ce que la ville raconte d'elle-même à travers les graffiti, les signalétiques, etc. ? Voilà la question de la lisibilité de la ville posée à partir de l'espace.

La même question peut être analysée à partir de l'individu, qui est plus ou moins préparé à interpréter, à comprendre, à donner du sens à un environnement urbain plus ou moins vaste et divers pour, finalement, se l'approprier. La lisibilité est alors une capacité de la femme et l'homme mobiles. Plusieurs traditions ouvrent des voies d'analyse. La plus ancienne et la mieux constituée est celle de la psychologie de l'environnement appuyée sur l'image de la cité de Kevin Lynch (1960) et poursuivie en France, notamment, par les psychologues de l'environnement Abraham Moses puis Gabriel Moser et Olivier Houdé. Les sciences cognitives

constituent une seconde voie d'analyse des mécanismes individuels de lecture des espaces et des pratiques de mobilité, à partir des travaux de Alain Berthoz (Le sens du mouvement, 1997). Deux autres traditions sont positionnées sur le versant sensible et affectif de la question. La phénoménologie de Maurice Merleau-Ponty (notamment le chapitre sur L'Espace dans Phénoménologie de la perception, 1945) et de Pierre Sansot (Poétique de la ville, 1973) décrivent minutieusement des moments vécus du rapport à l'espace. Sansot, par exemple, explore comment un parisien ressent la ville depuis la plateforme d'un autobus à impériale. La quatrième posture d'analyse de la lisibilité de l'espace est issue de la psychanalyse. L'hypothèse est que l'individu appréhende et construit ses espaces de vie à partir de son background affectif et expérientiel le plus profond (Cf. les travaux de Jacqueline Palmade et de Françoise Lugassy, Contribution à une psychosociologie de l'espace urbain, 1970).

DES COMPÉTENCES INÉGALEMENT RÉPARTIES

UN FRANÇAIS SUR CINQ EST CONTRAINT DANS SES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS VERS L'EMPLOI ET LA FORMATION, LA SANTÉ ET L'ENSEMBLE DES RESSOURCES URBAINES.

LA LISIBILITÉ, UN CODE DE CULTURE DOMINANTE

Les citoyens ne sont pas égaux devant la complexité de la ville. Les catégories sociales dominantes, maîtrisent les codes de la culture légitime, notamment le premier d'entre eux : la langue écrite ; elles « lisent » la ville sans difficulté. Les plans de ville, toute la signalétique des réseaux de transport, les panneaux routiers, les automates, le maquis des indications disponibles dans les centres commerciaux, les plateaux piétons et les aéroports ne leur posent pas de problème particulier. Pour eux, le déictique joue son rôle d'ouvrir les espaces et de faciliter leur appropriation. Quand les panneaux et cartes ne sont pas suffisants, ces citoyens mobiles n'hésitent pas à demander de l'aide à de tierces personnes. Une étude menée par Air France il y a quelques années établissait que, dans les aéroports, les cadres ne perdaient pas de temps à se repérer par eux-mêmes et sollicitaient immédiatement un « uniforme », c'est-à-dire un professionnel du lieu – policier, hôtesse, serveur, agent de nettoyage - qui les renseignait en leur évitant de perdre du temps. Ces pratiques de lisibilité sont cumulatives. La compréhension de l'organisation d'une gare permet d'en comprendre deux autres qui offrent à leur tour un

modèle pour les dix suivantes. A partir de là, le modèle est généralisable et les citoyens concernés sont à l'aise et facilement mobiles partout.

D'autres groupes sociaux sont en difficulté. Bien sûr, la mobilité coûte cher mais une grande partie des empêchements de mobilité tient aux difficultés de lisibilité de la ville : comprendre le fonctionnement des distributeurs de titres, maîtriser les savoirs scolaires indispensables au permis de conduire, les savoirs permettant de lire une carte...

LA VILLE COGNITIVE

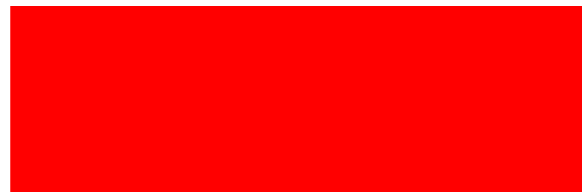
Ces processus de différenciation sociale renvoient aux fonctionnements d'une ville cognitive, c'est-à-dire une ville innervée, dans tous ses fonctionnements quotidiens, par des savoirs particuliers et discriminants. Un vaste registre de connaissances se dresse entre l'espace urbain et l'individu.

LA MOBILITÉ, ÇA S'APPREND !

DANS UN MONDE QUI S'URBANISE, L'ÉDUCATION À LA LISIBILITÉ DE LA VILLE ET À LA MOBILITÉ S'AVÈRE AUSSI IMPORTANTE QUE L'ÉDUCATION À LA SANTÉ OU QUE L'ÉDUCATION CIVIQUE. DES LORS, IL EXISTE DES ENJEUX DE FORMATION À LA LISIBILITÉ DE LA VILLE : LA RÉFLEXIVITÉ SUR SES PRATIQUES ET SES DÉPLACEMENTS, LA COMPRÉHENSION DES PROBLÈMES PLUS GLOBAUX QUI LEUR SONT LIÉS.

Comme la langue, la mobilité relève de l'apprentissage. Dès l'enfance puis au cours de l'adolescence, s'acquièrent des compétences et des savoirs être qui encadrent le comportement des individus. Dès son plus jeune âge, l'enfant du milieu favorisé a un usage courant et banalisé de la voiture, du train et même de l'avion. Il intègre comme allant de soi les déplacements lointains et fréquents de week-end, les déplacements réguliers et encore plus lointains des vacances. Au fil de ces expériences, ce jeune développe une compétence au dépaysement et à la modélisation de l'espace. Ces apprentissages lui seront utiles au moment du choix des études ou d'un premier emploi. Voilà un jeune qui n'hésitera pas à partir loin de sa famille et parviendra à s'approprier des espaces inconnus.

Non qu'il soit plus courageux qu'un autre ; il aura juste bénéficié d'un long apprentissage à la maîtrise de lieux non familiers. Le jeune d'un milieu plus modeste part moins souvent en week-end et en vacances, il part moins loin et son rapport au déplacement ne va pas de soi, qu'il s'agisse de la voiture, du train, à fortiori de l'avion. Son outillage affectif et cognitif est plus réduit. Au moment des études ou de l'entrée dans le monde du travail, son potentiel d'éloignement sera plus faible.



LES QUATRE REGISTRES DE L'INDIVIDU MOBILE

LA GÉOGRAPHIE SUBJECTIVE DE L'ESPACE, LES GUIDES DU DÉPLACEMENT, LES SÉSAMES DE LA MOBILITÉ ET LES COMPÉTENCES SOCIALES DE LA MOBILITÉ.

LES GÉOGRAPHIES SUBJECTIVES DE L'ESPACE

QUELS SONT LES MODES DE REPRÉSENTATIONS DE L'ESPACE ? DE QUELLE MANIÈRE LES INDIVIDUS SE SAISISSENT-ILS DES OUTILS DÉVELOPPÉS PAR LES OPÉRATEURS URBAINS : CARTES, PLANS DE VILLE, PLANS DE RÉSEAUX, OUTILS INTERNET, ETC. ? CE QUI EXISTE EST-IL ADAPTE À TOUS LES PUBLICS ? À TOUS LES MODES DE RAISONNEMENT ? COMMENT SONT CONCRÈTEMENT MOBILISÉS LES OUTILS DE REPRÉSENTATION DES ESPACES ? QUELLES SONT LES REPRÉSENTATIONS DE L'ESPACE « INDIGÈNES », PROPRES À CERTAINES POPULATIONS ?

Du point de vue de l'individu, la ville n'est pas un espace indivis, identique partout. C'est une mosaïque d'espaces connus et inconnus,

pratiqués et évités, appréciés et craints. L'espace est qualifié subjectivement par l'individu et cette qualification éclaire les choix de déplacement : par exemple, une personne fait un détour pour éviter un quartier qu'elle n'aime pas, etc. Cette qualification subjective renvoie à l'infinie diversité des expériences et des appartenances socio-culturelles des individus. La perception et la pratique des espaces urbains varient selon qu'on est homme ou femme. Dans certaines cultures, l'espace public est réservé aux hommes. Le territoire est aussi qualifié par l'âge. L'individu gagne, avec l'adolescence, le droit de s'éloigner de son domicile. Les capacités économiques sont aussi bien sûr discriminantes de la pratique des villes et des déplacements qui y sont effectués. La qualification des espaces

relève aussi des expériences personnelles heureuses ou malheureuses des personnes ; une personne brutalement mise au chômage évitera peut-être le quartier où elle a travaillé longtemps. Ce registre s'impose comme une évidence première lors des enquêtes de terrain pour comprendre comment les individus appréhendent la ville et y construisent leurs mobilités.

LES GUIDES DU DÉPLACEMENT

LE GUIDAGE FAIT L'OBJET D'INNOVATIONS ET DE RECHERCHES MULTIPLES MAIS FRAGILES. LES DEUX POSTULATS SONT QU'IL FAUT GUIDER MIEUX LE CITADIN DANS DES ESPACES QUI SE COMPLIQUENT ET QU'IL FAUT INVENTER DES GUIDAGES MULTIPLES POUR DES POPULATIONS AUX PRATIQUES URBAINES ET AUX CULTURES DIVERSES. DES PISTES SONT OUVERTES EN MATIÈRE DE NOUVELLES SIGNALÉTIQUES, DE DESIGNS, DE RÉFLEXIONS SUR LES USAGES REELS DES TIC ET DES SIGNALÉTIQUES COMMUNAUTAIRES.

La lisibilité de la ville renvoie aux guides du déplacement. La complexité de l'espace urbain donne lieu au développement continu du système déictique. Ce système se ramifie continûment depuis l'invention au XVII^e des premiers plans de villes systématiques. Au début du XX^e, il s'est compliqué avec les signalétiques de la mobilité, celle des transports collectifs et celle du monde de la voiture. Mais les deux roues et la marche ont aussi leurs propres codes avec le marquage au sol des pistes cyclables et des aménagements de l'espace tels que les trottoirs, le mobilier urbain, etc. D'autres réseaux de signes animent l'espace de la ville avec, à des degrés divers, la même vocation de guider le citadin : les numérotations des bâtiments et les noms des rues, le balisage des circuits touristiques et des promenades urbaines avec indications de lieux significatifs : mairies et hôpitaux, places et parkings, musées et hôtels, centres commerciaux et grands magasins... Les cultures urbaines nationales sont différentes les unes des autres. L'expressivité de la ville se décline en une certaine austérité dans des pays tels que la Suisse ou l'Allemagne où les affiches, enseignes et panneaux peuvent être relativement discrets, contrairement aux rues des villes japonaises ou sud-coréennes qui semblent être d'une expressivité plus marquée. La déictique

routière est profuse en France, rare en Grèce. Les interventions d'opérateurs publics et privés dans le domaine de la lisibilité sont également différentes. Des villes mettent à disposition des citadins des plans de réseaux des transports collectifs (à Paris par exemple), qui n'existent pas ailleurs (à Buenos Aires). Cet ensemble de plans, de cartes et de panneaux est complétée par d'autres outils : le GPS, les sites Internet d'aide à la préparation du déplacement, les sites de visites virtuelles de rues, de gares, de stations de métro, une partie d'entre eux étant disponibles sous forme d'applications téléphoniques. Ces aides au guidage se distinguent des aides « papier » sur plusieurs plans. Elles dépendent d'abonnements payants, supposent de maîtriser la lecture et un minimum de compétences techniques d'usage ; elles sont interactives et « situationnelles », entendu par là qu'elles sont à même de renseigner le problème d'orientation particulier d'une personne se trouvant dans telle rue à tel moment et cherchant tel numéro dans une rue voisine. Les sites de visite virtuelle vont lui permettre de visualiser exactement le trajet dont il a besoin à ce moment. Le téléphone portable peut aussi être utilisé comme guide du déplacement. D'abord dans les applications smartphone, quand des personnes en déplacement consultent un site de plans ou le site d'un transporteur mais aussi lorsque le téléphone permet d'appeler des connaissances qui font du guidage à distance.

LES SÉSAMES DE LA MOBILITÉ

QUELS SONT LES SÉSAMES QUI OUVERT LES MONDES DE LA MOBILITÉ ? QUELLES MÉTHODES DE CONTOURNEMENT SONT MISES EN ŒUVRE PAR CERTAINES PERSONNES ET POPULATIONS ?

Un troisième élément indispensable à la « lecture » de la ville est celui des sésames de la mobilité. L'espace urbain et le monde de la mobilité ne sont pas un champ où chacun peut entrer librement. Se déplacer suppose de maîtriser des compétences, des savoirs et de se mettre en conformité avec les normes qui régissent les mondes urbains.

La maîtrise de la langue lue, parlée et entendue est la première des compétences, le premier des savoirs de mobilité. La non maîtrise de la langue recouvre l'environnement urbain d'un voile opaque et le rend, pour une part, insaisissable. L'individu peut se déplacer mais en éprouvant une forte incertitude et une forte insécurité. Une femme immigrée installée en France depuis 25 ans, rencontrée lors des nos enquêtes, témoigne qu'elle ne veut pas prendre le train. Elle explique qu'elle ne saisit pas bien les horaires ni les directions. Elle n'est pas sûre de l'organisation de la gare. En chemin, elle ne peut pas lire les annonces lumineuses, les noms de gare ; impossible également de lire un plan, une consigne de distributeur de titres de transport... Elle ne parvient pas à s'exprimer et à comprendre le personnel ni les annonces sonores. Certaines personnes se retrouvent ainsi totalement enclavées. D'autres parviennent à s'éloigner de chez elles mais dans le cadre d'hyper-routines qui restent insécurisantes à la moindre perturbation (retard, pannes, grèves...). Elles se font aider en rusant : « Vous pouvez lire pour moi, j'ai oublié mes lunettes ! » ; elles se font accompagner à distance ; elles délèguent, comme cet homme de 60 ans qui confie ses déplacements à sa fille et ne l'accompagne qu'en cas de besoin ; ou bien encore elles préparent leur voyage qui est mémorisé ou noté sur un bout de papier. Au fil du temps, ces personnes acquièrent parfois la bonne connaissance d'un territoire qui demeure toutefois réduit.

La lecture est bien sûr la condition sine qua non du permis de conduire, sésame du monde mobile particulièrement sélectif et verrouillée. Quand 85 % d'une classe d'âge obtient le bac, moins de la moitié des prétendants au permis de conduire le décrochent. La lecture du gros livre du code, des absconses

questions de l'examen... Tout est compliqué dans le permis de conduire. Or la voiture est un des codes majeurs d'accessibilité à notre société.

Parallèlement à la lecture de la langue, se pose le problème de la lecture des signalétiques, celles des traits de couleurs et des flèches, des chiffres et des icônes (toilettes, point rencontre, ascenseur...) Cette langue est profuse car bien des opérateurs inventent la leur. L'espace urbain est constellé de ces signes simples a priori puisque leur vocation est d'être d'une compréhension intuitive mais qui ne le sont pas toujours. Il faut les apprendre sous peine d'être privé des services et accès correspondants.

LES COMPÉTENCES SOCIALES DE LA MOBILITÉ

QUELLES SONT-ELLES ? COMMENT RÉFLECTIR À LA MANIÈRE DONT ELLES POURRAIENT PALLIER DES DISPOSITIFS TECHNIQUES PEU EFFICACES OU SOCIALEMENT DISCRIMINANTS ? COMMENT LES INTÉGRER DANS LES DÉMARCHES D'APPRENTISSAGE DE LA MOBILITÉ ?

Comment pallier les difficultés de lecture de la ville ? En développant des compétences relationnelles. Être mobile, c'est participer des espaces et d'un monde d'objets techniques. Mais c'est tout autant s'inscrire dans des relations sociales particulières. Jean- Samuel Bordreuil a montré que le ballet des voitures autour de l'arc de Triomphe à Paris est un moment d'activité sociale intense. La place de l'Etoile n'est pas simplement sillonnée par des « voitures » mais par les hommes et les femmes qui les conduisent et s'adressent des regards, se font des gestes avec leurs mains, leurs clignotants, leurs freins, qui communiquent et interagissent. Le faible nombre d'incidents proportionnel au nombre de voitures témoigne de l'efficacité de ces échanges. Jean- Samuel Bordreuil de conclure « les pratiques de mobilité ne sont (en général) pas des pratiques solitaires. » (Bordreuil J.- S., « Micro-sociabilité et mobilités dans la ville », in Bonnet M. et Desjeux D. (dir.), Les territoires de la mobilité, Puf, 2000) Rendre la ville lisible, c'est aller chercher de l'aide, des conseils, des éclairages, du guidage. C'est entrer en relation avec d'autres, des proches et des inconnus. Les cadres en déplacement sont en contacts constants avec leurs assistants qui leur préparent le voyage, font

suivre l'information, résolvent les problèmes du déplacement à distance. Savoir demander son chemin est aussi important et utile que de savoir lire un plan de ville. Rendre la ville lisible suppose d'améliorer la signalétique mais peut aussi donner lieu à des innovations et des démarches dans le domaine interactionnel et des civilités. Les compétences requises sont nombreuses, comme « savoir demander son chemin » à un policier, à un personnel des transports, à un passant, à un commerçant... Beaucoup n'osent jamais demander leur chemin par peur de ne pas savoir « bien » demander, peur de ne pas comprendre, par manque de confiance dans ceux qui pourraient éventuellement renseigner. Certains préfèrent marcher longtemps plutôt que de demander. D'autres demandent « à distance », à la base arrière, par téléphone ou par ordinateur... « Savoir demander son chemin » suppose de comprendre les codes sociaux de l'autre, de maîtriser des registres interactionnels... Il faut aussi « savoir créer les liens du voyage ». Quand on est mobile, on s'éloigne de chez soi, on perd les liens forts avec les proches et on peut nouer des liens faibles avec des inconnus. Dans ces relations de rencontre, dans les « conversations de passage », des comportements particuliers sont attendus : neutralité, courtoisie, impersonnalité, empathie ; le « jeu des façades » selon l'expression de Erving Goffman (La présentation de soi, 1959). En plus de ces compétences interactionnelles, existent les compétences du « self ». Il s'agit des compétences personnelles de l'individu en déplacement. Par exemple, ce qu'on appelle « l'enhardissement de soi » pour évoquer ces personnes qui prennent sur elles et osent franchir des limites, lâcher prise et se confronter à l'étranger. C'est la capacité à explorer, avoir éventuellement peur de l'inconnu... mais s'y aventurer quand même. La mobilité est en soi exploration. Il faut s'y livrer ; faire des essais et des erreurs ; savoir se perdre, se détourner des chemins habituels ; rester sur la réserve car la mobilité met des inconnus en présence les uns des autres et il convient, parfois, de ne pas s'immiscer dans la discussion de voisins.

Eric Le Breton

COMMENT RENDRE LA VILLE INTELLIGIBLE ?

AVEC L'EDUCATION A LA MOBILITE ?

■ LA PLATEFORME PÉDAGOGIQUE GOOGLE EARTH ?

La base de données mondiale permet de faire apparaître/disparaître des informations extraordinairement riches sur l'espace : frontières, lieux, photos, routes, bâtiments en 3D, météo etc. Trois versions offrent une gamme de services qui vont de rechercher un commerce sur n'importe quel point de la planète à créer des cartes à partir d'images ou de portions de routes personnalisées à partir de ses propres données. Des didacticiels sous forme de vidéos sont mis à la disposition des internautes. Une plateforme pédagogique pour les enseignants (Google Earth + enseignement) propose des plans de cours intégrant Google Earth, des didacticiels, des astuces et un forum. Le système est néanmoins complexe. Il n'est pas accessible à tous les utilisateurs et nécessite une certaine compréhension de la question et une maîtrise de la construction du site.

■ UN CENTRE DE RESSOURCES SUR LA MOBILITÉ ACCESSIBLE DÉDIÉ AUX ENSEIGNANTS DU PRIMAIRE (INITIATIVE DE LA SNCF) ?

Des fiches thématiques d'apprentissage sont proposées aux enseignants à partir d'un portail Internet grand public. Les sujets peuvent être reliés aux apprentissages scolaires usuels. Seul l'univers de déplacement de la SnCF est exploré.

■ DES ATELIERS MOBILITÉ (INITIATIVE DE LA RATP) ?

Il s'agit d'apprendre le fonctionnement du réseau de transport collectif mais aussi celui des stations, des gares et de leur environnement.

■ DES KITS D'APPRENTISSAGE « VILLE EN VALISE » (INITIATIVE DE L'ASSOCIATION DES ROBINS DES VILLES) ?

La valise destinée à des enfants contient sept kits ludiques traitant de l'urbanisme, de l'architecture, des représentations de la ville, de la ville sensible, des transformations de la ville, des ressources et des paysages. Rien sur la mobilité.

■ DES DÉMARCHES OPÉRÉES DANS LE CADRE DE LA POLITIQUE DE LA VILLE ?

Dans l'appel à projet « Des quartiers vers l'emploi, une nouvelle mobilité », lancé en 2009 par la Délégation interministérielle à la Ville, la Direction générale des transports, des infrastructures et de la mer et l'Acse, 67 actions relevant de 27 projets intègrent de l'apprentissage à la mobilité. Les projets sont à divers stades d'avancement. Tous se retrouvent sur quelques points, notamment la mise au point de diagnostics des difficultés de mobilité des personnes en insertion lors d'un premier accueil ; la conception de modules de formation à la mobilité sur une large palette de compétences ; la formation de personnels ; les programmes de formation. Tous également intègrent les mêmes contenus de lecture de cartes, de plans et de fiches horaires, de présentation des offres de transport locales, d'apprentissage du vélo et de préparation du permis de conduire, etc. Les expérimentations sont toutefois généralement intégrées à des dispositifs institutionnels extrêmement lourds. Les formations sont souvent courtes, de l'ordre de deux à trois heures. Aucun projet ne comporte de conception d'outils dédiés au problème. Les professionnels et experts de la formation pour adultes ne sont jamais mobilisés.

AVEC LES SERIOUS GAMES ?

Le secteur des jeux sérieux est en construction très rapide et le marché est en plein développement ; divers entreprises y sont déjà présentes, notamment pour la France, EDF, Institut Pasteur, France Telecom, Axa, Adecco, EADS, Total, Carrefour, BNP Paribas, etc. Une grande partie des jeux sérieux sont utilisés en formation des personnels des entreprises mais l'apprentissage des gestes de protection de l'environnement est un créneau aussi prisé. Tout est possible. Vous pouvez ainsi créer votre société virtuelle et surveiller ses finances (Being the Big Boss) ; ou jouer à la bourse sans jamais perdre un denier (Simulation boursière Trader ST) ; ou encore être à la tête d'une ville au bilan écologique épouvantable et arbitrer sur les choix des cinquante prochaines années pour abaisser radicalement les émissions de gaz à effet de serre (Clim City).

AVEC LES CARTOGRAPHIES PARTICIPATIVES ?

Les cartographies participatives sont une manière intéressante de montrer la diversité des représentations et des modes de représentations de la ville. Pratiquée à l'origine dans les pays où il n'y avait pas de cartographie officielle, elle conserve une connotation militante. On peut l'appeler aussi contre-cartographie, cartographie autochtone, cartographie communautaire... Elles sont des représentations du territoire qui rassemble et fabrique une « communauté », le contenu des cartes qui décrivent les informations et le savoir locaux. Elles aident notamment les

communautés à formuler et transmettre leur savoir spatial aux organisations extérieures et leur permettent de conserver et d'archiver leur savoir local. Dans une certaine mesure, la cartographie participative peut rejoindre la carte mentale. La carte participative suppose toutefois que l'animateur remplisse un objectif, alors que la carte mentale est totalement subjective. Ce type de démarche est intéressant car il combine une production singulière et une pédagogie intéressante autour de la subjectivité et de la communauté. La carte participative structure les représentations de l'espace à partir des pratiques, dans leur diversité. C'est aussi dans ce cadre qu'on peut repérer et inventer une signalétique intuitive et uniforme.

AVEC LE GUIDAGE DU CITADIN ?

■ **GARE 360°** (Initiative SNCF, Gare&Connexions, Itiview):

Ce site Internet propose une visite virtuelle des grandes gares de France, avec vue panoramique à 360°. Un plan de localisation avec les différents niveaux de la gare y est intégré.

La multimodalité est mise en scène. Des liens renvoient à tous les modes de transports autour de la gare et montrent comment y accéder : parking à vélo, taxi, parking, bus, métro, tram... Un outil « Itinéraire » interactif est intégré. Ce type d'outil permet de se préparer au voyage et de se familiariser avec un lieu. Les critiques des usagers pointent souvent la lenteur du système, les bugs et le nombre limité de gares qui y sont proposées.

■ **GARE EN MOUVEMENT** (Initiative SNCF):

Un site web permet d'accéder en temps réel aux horaires de trains et aux informations pratiques (commerces, services, parking...) afin d'organiser le voyage. Accessible en anglais, espagnol, italien, hollandais, des liens hypertextes sont accessibles directement sur l'image mais restent très peu interactifs, et renvoient principalement à des informations textuelles.

LES ACTIONS DE L'INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT POUR UNE VILLE LISIBLE

EN FRANCE, UN KIT NUMÉRIQUE DE FORMATION SUR LES CODES DE L'ESPACE ET DU DÉPLACEMENT URBAINS

EN PARTENARIAT AVEC LE GRAND LYON, L'ASSOCIATION UNI-EST ET SUR FINANCEMENT DE LA FONDATION PSA PEUGEOT CITROËN, IVM LANCE UN JEU ÉDUCATIF HYBRIDE, À DESTINATION DES PERSONNES EN VOIE D'INSERTION SOCIALES ET PROFESSIONNELLE, POUR APPRENDRE LA MOBILITÉ.

Le cahier des charges d'un tel dispositif sera défini au cours de séminaires interdisciplinaires, rassemblant praticiens, chercheurs et population concernée, sur les usages des jeux vidéos, sur les formations déjà existantes, sur les ressources des individus et leurs difficultés face à un espace urbain nouveau ...

Au fil de ses travaux d'enquête, de ses participations au montage d'expérimentations, l'IVM a mis en évidence que, comme la langue, la mobilité relève de l'apprentissage. Dans un monde qui s'urbanise, l'éducation à la lisibilité de la ville et à la mobilité s'avère donc aussi importante que l'éducation à la santé, au développement durable ou que l'éducation civique. Dès lors, il existe des enjeux de formation à la lisibilité de la ville : la réflexivité sur ses pratiques et ses déplacements, la compréhension de problèmes plus globaux qui leur sont liés. Toutefois, il n'existe pas à ce jour d'outil ou de support de formation qui réponde au besoin générique de formation à la ville.

C'est la raison pour laquelle l'IVM et deux structures associatives (Innovation et développement et ADL), en collaboration avec le Grand Lyon et sur financement de cette collectivité, ont développé, courant 2012, une fresque numérique, support de formation à la compréhension de l'espace urbain et au déplacement dans la ville, à destination de

formateurs et d'adultes en insertion sociale et professionnelle. Sans prétendre à la qualité de prototype, ce support multimédia incite à aller plus loin dans les logiques de mobilisation de compétences, d'interactivité et d'immersion pour les personnes formées. Le format d'un jeu éducatif multimédia répond à cette ambition.

L'IVM engage une recherche-action de conception et de production de ce kit numérique de formation à la mobilité qui devra être partageable, techniquement stable, diffusable, susceptible de répondre aux besoins d'opérateurs multiples : collectivité locales, enseignants et formateurs, professionnels du tourisme, etc.

Ce produit intégrera les connaissances les plus avancées en matière de formation par les dynamiques propres au numérique.

La démarche engagée tient en trois points :

- Déroulement d'un programme de cinq séminaires permettant d'associer de nombreux acteurs, praticiens et chercheurs à l'élaboration du cahier des charges d'un outil de formation.

En effet, pour le réaliser, il faudra autant saisir les dynamiques (cognitives, affectives etc.) qui sont à l'œuvre quand on joue pour apprendre, que connaître les compétences pratiques indispensables lorsqu'on bouge en ville.

- Colloque international sur les enjeux de formation à l'espace urbain et au déplacement dans la ville (septembre 2014).

- Livraison du support de formation (2016).

SIGNALÉTIQUE URBAINE INTERMODALE EN AMÉRIQUE LATINE

IVM-AMÉRIQUE LATINE A RÉALISÉ UN DISPOSITIF INÉDIT POUR LES LIGNES D'AUTOBUS ET LES STATIONS QUI INFORME SUR LE TRAJET, LES CONNEXIONS INTERMODALES ET LES PÔLES SIGNIFICATIFS DE LA VILLE. INITIÉ À BUENOS AIRES, IL EST EN COURS D'ÉTUDES DANS D'AUTRES VILLES : RIO DE JANEIRO, PORTO ALEGRE, LIMA...

L'information est un composant clé dans toute localisation urbaine. Elle a toutefois fait l'objet

de peu d'attentions en Amérique Latine.

Dans certaines villes, comme Buenos Aires, le système de transport public est un système de concessions privées où chacune a tendance à se concentrer sur son propre service et où la concurrence est rude. De plus, de nouvelles données complexifient ce contexte :

la demande des usagers de billet unique, le besoin d'accueillir des touristes, la nécessité de redéfinir les parcours dans des villes de plus en plus étendues, les nouvelles lignes en site propre...

Pouvoir compter sur une information intégrée et adaptée aux pratiques des usagers de la ville représente donc un défi majeur qu'IVM-Amérique Latine a relevé. Piloté par Andres Borthagaray, un dispositif d'information multimodale a été développé dans les véhicules de trois lignes de Buenos Aires (132, 12, 34).

Il exploite des éléments de design, de l'architecture et de la culture web. Cette expérience a permis d'affiner le protocole de sélection et de dessin de l'information afin de l'appliquer aux autres lignes du réseau, à l'ensemble des lignes du Métrobus et aux centres intermodaux les plus importants de la ville. Ce projet est développé en partenariat avec les autorités locales et les prestataires, avec une consultation systématique des usagers.

Il propose un système de références sur la ville, sur les connexions modales, s'appuie sur une iconographie partageable. Il permet donc de s'orienter pour se déplacer, il apporte suffisamment d'informations pour permettre de prendre les décisions les plus adaptées à un déplacement donné : en toute connaissance de cause, à chaque instant et n'importe où. Autrement dit, grâce à ce nouveau système d'informations, l'utilisateur informé effectue des arbitrages nécessaires lors de ses déplacements, qu'ils soient fréquents ou non.

Ce projet est en cours de développement dans d'autres villes d'Amérique Latine où l'enjeu est d'adapter cette méthode aux spécificités de chacune d'entre elles et des systèmes de transport. En apportant l'information à l'utilisateur, le dispositif d'informations contribue ainsi à l'amélioration et à l'attrait de l'expérience de la mobilité dans les transports publics latino-américains.

QUI FAIT QUOI ?

EN FRANCE

INSTITUT POUR LA VILLE EN MOUVEMENT/ PSA PEUGEOT CITROËN :

Lancé par PSA Peugeot Citroën en juin 2000, l'Institut pour la ville en mouvement souhaite contribuer à l'émergence de solutions innovantes pour les mobilités urbaines. Il associe des représentants du monde de l'entreprise à des chercheurs, mêle des universitaires à des acteurs de la vie sociale, culturelle et associative mais aussi à des villes, autour de recherches-actions, de projets réalisés en commun. L'IVM s'efforce de tester des solutions concrètes, de permettre des comparaisons internationales, de recenser les approches urbanistiques et architecturales les plus originales. L'Institut mobilise en Asie, en Amérique, en Afrique et en Europe des experts et des compétences pluridisciplinaires, diffuse les connaissances et sensibilise l'opinion à l'enjeu que représentent les mobilités pour les sociétés contemporaines.
<http://www.ville-en-mouvement.com/>
vilmouv@vilmouv.com

LES PARTENAIRES :

■ Fondation PSA/Peugeot Citroën « Un monde en mouvement » : La Fondation se donne pour mission de soutenir les projets d'associations, d'ONG et de salariés du groupe PSA qui favorisent une mobilité durable, responsable et solidaire. La Fondation PSA est partenaire de l'association Uni-Est dans ses activités d'aide à la mobilité.

<http://www.fondation-psa-peugeot-citroen.org/fr/>

■ Association Uni-Est :

Uni-Est a pour objet l'animation et/ou la gestion de dispositifs ou d'actions d'insertion, d'emploi et de formation, favorisant l'insertion sociale et professionnelle des demandeurs d'emploi des communes membres mais également ceux d'autres territoires (autres communes, agglomération lyonnaise, département du Rhône, région Rhône-Alpes, échelle nationale ou européenne). C'est à ce titre que Grand Lyon lui a confié l'animation et la gestion opérationnelle de la Plateforme Mobilité Emploi Insertion de l'agglomération lyonnaise.

<http://www.uni-est.org/>

■ Le Grand Lyon :

Créée le 31 décembre 1969, la communauté urbaine de Lyon rassemble 58 communes et plus d'1.3 million d'habitants. Le Grand Lyon constitue ainsi la première agglomération française après Paris et la communauté urbaine la plus peuplée. Institutionnellement, le Grand Lyon est doté d'un président (Gérard Collomb) et d'un conseil de communauté composé de 155 membres, dont 40 vice-présidents ainsi que des présidents des commissions permanentes.
<http://www.grandlyon.com/>

ÉQUIPE PROJET :

IVM :

■ Direction scientifique : Eric Le Breton, sociologue et maître de conférences, Université de Rennes 2

■ Gaëlle Rony, chef de projet à l'IVM, sociologue
gaelle.rony@vilmouv.com

■ Grand Lyon :

Alain Blum, chargé de mission « Développement économique solidaire », mission transversale visant à concilier développement économique et développement social, rattachée à la Délégation générale au développement urbain (DGDU) et à la Délégation générale au développement économique et international (DGDEI)

■ Uni-Est :

Claire Le Franc, chargée de Mission Mobilité Uni-Est

EN AMÉRIQUE LATINE

IVM-AMÉRIQUE LATINE

IVM a ouvert deux bureaux en Amérique Latine, à Buenos Aires et à São Paulo, qui rayonnent sur l'ensemble du continent et développent des actions spécifiques.

<http://www.ciudadanmovimiento.org/>

LES PARTENAIRES :

Ville de Buenos Aires : gouvernement, autorités ; associations et opérateurs de transports publics, entreprises 3 M, De Martinis, Commission nationale de régulation du transport en Argentine, Association nationale de transports publics du Brésil ; Ville de Porto Alegre...

EQUIPE PROJET :

■ Andres Borthagaray, directeur Amérique Latine, coordinateur du projet « Information et design » pour une ville lisible

■ Sebastian Anapolsky, assistant IVM Amérique Latine

■ Horacio Aiello, chef de projet Ville Lisible pour Buenos Aires

■ Joaquim Redig, chef de projet Ville Lisible pour le Brésil