

# Urbia

Les Cahiers du développement urbain durable

Intensités urbaines



© Photographie : Denis Bochatay, Amsterdam juin 2008



Observatoire universitaire  
de la Ville et du  
Développement durable

Numéro 9 - décembre 2009

## Dynamiques d'intensité événementielle : visions d'une urbanité en devenir

---

Sonia Lavadinho

Chargée de recherche et de la coordination  
du Centre de Transports  
Ecole polytechnique fédérale de Lausanne  
(EPFL)  
Institut de l'urbain et des territoires  
Laboratoire transport et mobilité

Courriel :  
sonia.lavadinho@epfl.ch

### Résumé :

Cet article saisit l'intensité urbaine sous sa dimension événementielle et éphémère, et plaide pour une prise en compte d'un certain nombre de phénomènes qui façonnent actuellement fortement nos espaces urbains et qui pour être transitoires n'en représentent pas moins des flux importants, en des lieux et des temps souvent inattendus et par conséquent plus difficiles à appréhender et à gérer par les acteurs en charge des politiques de mobilité et d'aménagement du territoire.

L'article commence par souligner l'augmentation de l'univers des possibles ubiquitaires offerte par les processus dits de la réalité augmentée et prend à témoin quelques exemples à caractère festif pour insister sur le caractère événementiel de maints phénomènes urbains et leur corollaire, le déplacement parfois massif et imprévu des foules. Convoquant l'usage de la téléphonie mobile comme l'une des mesures de plus en plus utilisées actuellement pour décrire la mobilité urbaine, l'article prend ensuite appui sur cette ubiquité des transitants, plutôt que des habitants, pour parler de ceux qui occupent et qui traversent les lieux de la ville sans forcément y demeurer. La troisième séquence de l'article explore

une autre facette de l'intensité urbaine, liée aux temporalités de la ville et aux échanges que l'on peut y observer aux heures dites creuses et qui recèlent des dynamiques bien plus intenses que leur nom ne le laisserait supposer. La quatrième séquence, quant à elle, s'attache aux espaces périphériques et plus particulièrement aux installations à forte fréquentation qui, à l'instar des temporalités creuses, forment le creuset d'un nombre conséquent de déplacements. Temps et lieux périphériques suscitent tour à tour et le plus souvent en se superposant simultanément des intensités qui questionnent la notion même de centralité. L'article clôt ce questionnement sur ce qui fait intensité dans la ville avec le phénomène des modes partagés qui gagne actuellement en puissance et qui agit comme un puissant vecteur de décuplement de nos déplacements. Dans une ville où la dématérialisation et le partage des lieux-mouvements montent en puissance et où les systèmes de communication embarqués facilitent la nomadisation croissante des personnes et amplifient leur liberté de mouvement, il devient urgent, conclut l'auteur, de trouver de nouvelles manières de prendre en compte ces intensités urbaines qui transfigurent les espaces et les temps du quotidien.

Mots-clés :

Ville événementielle, réseaux virtuels, réalité augmentée, installations à forte fréquentation, modes partagés.

## Introduction

---

L'intensité urbaine est le plus souvent mesurée de manière statique, par des indicateurs se référant à des réalités tangibles et toujours accessibles. Nous voulons ici au contraire approcher la notion d'intensité dans sa dimension dynamique, en focalisant notre attention sur certains types d'intensités dont le caractère volatile rend leur appréhension plus difficile. En effet, maints phénomènes qui participent de l'urbanité ont un caractère éphémère ou changeant qui les rend réfractaires à une mesurabilité par des méthodes classiques. Cela ne les rend pas moins intenses pour autant, et ils peuvent constituer des marqueurs qui persistent dans les mémoires au-delà de leur durée, et qui sont réactivés lors de leur répétition cyclique où de leur réincarnation sous la forme d'un événement singulier ultérieur qui leur fait écho. Cette récurrence contribue dès lors à renforcer dans les esprits, fût-ce en pointillé, la notion collective de la ville en tant que lieu d'échanges et de flux, alors même qu'un seul de ces événements, pris isolément, souffre d'un déficit de visibilité car il reste en général ignoré des statistiques et ne semble donc pas porter à conséquence. Dans cet article nous nous attacherons à montrer, à l'aide de quelques exemples en Suisse et ailleurs en Europe, comment la notion d'intensité peut être enrichie par la prise en compte de dynamiques à caractère événementiel et mouvant, qui alimentent une vision *en devenir* de l'urbanité.

### Le caractère événementiel de l'urbain

---

La ville a de tout temps été scandée par des événements marquants au fil des saisons. Au départ de nombreuses villes se trouve un lieu de rendez-vous saisonnier, en général lié à l'échange de biens et de services. Marchés, gués, ports sont les creusets de temporalités de rencontre plus ou moins régulières, qui d'année en année creusent les sillons de la ville à venir.

La coprésence est le symbole même de l'urbanité. Cette coprésence, défendrons-nous ici, prend actuellement d'autres formes que les formes traditionnelles, et se déploie parfois en d'autres

lieux de la ville que ses centralités historiques. C'est pour débusquer les nouvelles facettes de la ville événementielle que nous nous pencherons au fil de cet article sur certains phénomènes urbains qui ont cours aujourd'hui.

La part croissante de virtualisation au sein des relations urbaines, qui a pour corollaire une connectivité immédiate et ubiquitaire entre les personnes, les marchandises et les phénomènes urbains eux-mêmes, nous semble être l'un des points de départ incontournables de cette analyse.

### De la virtualité des réseaux sociaux à la réalité spatiale de la ville : le phénomène de *togetherness* au sein des espaces publics

Un exemple d'actualité a son origine dans les commémorations liées à la disparition d'une star de la Pop music, Michael Jackson. Bien que d'autres morts de célébrités avant la sienne aient suscité des vagues d'émotion dans le monde entier (on pense notamment à Elvis Presley ou, plus proche de nous, à Lady Di), la diffusion de la nouvelle s'appuyait auparavant surtout sur les médias traditionnels. Michael Jackson nous a fourni une image tout autre où la diffusion de la nouvelle transite essentiellement sur des canaux virtuels : la Toile, le portable et les réseaux sociaux qui les empruntent massivement, à l'instar de Twitter, MySpace, YouTube et Facebook.

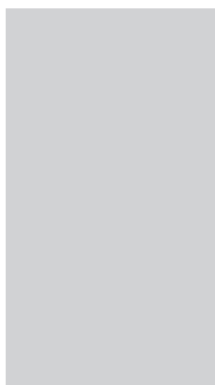
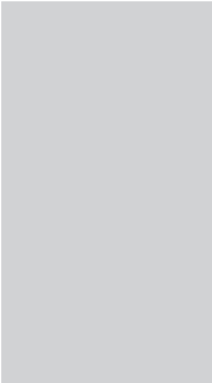


FIGURE 1 : RÉSULTATS DE LA RECHERCHE DES MOTS-CLÉS MICHAEL JACKSON SUR GOOGLE SUISSE SUITE À L'ANNONCE DE SA MORT. GOOGLE RÉFÉRENCE LITTÉRALEMENT DES MILLIONS DE PAGES.

Les chiffres sont éloquentes : la mort de Michael Jackson a congestionné Twitter (13'000 messages par minute ont été échangés sur le chanteur suite à l'annonce de sa mort) ainsi que Google, qui est passé en mode autoprotection face à l'afflux des requêtes, sans parler de iTunes et Amazon, victimes de l'avalanche de demandes de téléchargements. Yahoo a enregistré 800'000 clics en 10 minutes et 16,4 millions de visiteurs sur l'actu. Plus significatif en ce qui nous concerne, les fans de tous âges se sont rassemblés spontanément dans les rues pour rendre hommage au chanteur. Le parterre de la tour Eiffel a ainsi accueilli entre 1'000 et 2'000 personnes qui ont dansé en adoptant le style de la star le dimanche qui a suivi sa mort. Une ruée sans précédent a été également constatée chez les disquaires où les ventes d'albums du chanteur atteignent de nouveaux sommets.



Jamais n'avions nous connu une telle immédiateté et une telle intensité dans la diffusion, non seulement de la nouvelle de sa mort, mais aussi de tout ce qui de près ou de loin touchait à la vie et à l'œuvre du chanteur, et qui a été rassemblé sur la toile en à peine quelques heures. Jamais l'échelle planétaire d'un phénomène, avec l'exception notable de l'explosion des Twin Towers, n'avait à ce point été observable en temps réel. Ce qui nous intéresse surtout ici, au-delà de la simple réception de la nouvelle, est la réponse massive et différenciée que d'innombrables groupes ont pu spontanément fournir, qu'il s'agisse de discussions ou d'actions, voire d'actes d'achat. Qui plus est, ces groupes ont pu immédiatement s'organiser pour accomplir des gestes de *togetherness* (selon l'expression consacrée de Rayve et Schenken), l'un des plus sûrs signes de *l'empowerment* citoyen, qui les ont amenés à descendre collectivement dans les rues et à modifier substantiellement les fréquentations et dès lors les configurations des espaces publics qui s'offraient à eux. C'est là le symptôme crucial de ce que nous identifions comme l'intensité urbaine. Une *virtualité sociale* qui fait irruption dans l'espace public et partant, dans la *réalité spatiale* de la ville. Ces événements dans le corps de la ville sont le plus souvent ensuite récupérés et transposés à nouveau dans le corps virtuel du cyberspace.



**FIGURE 2 : RASSEMBLEMENT SPONTANÉ POUR CÉLÉBRER LA MORT DE MICHAEL JACKSON LIVERPOOL STREET, LONDRES, VENDREDI 26 JUNI 2009, PHOTO POSTÉE SUR LE SITE DE PARTAGE FLICKR.COM**

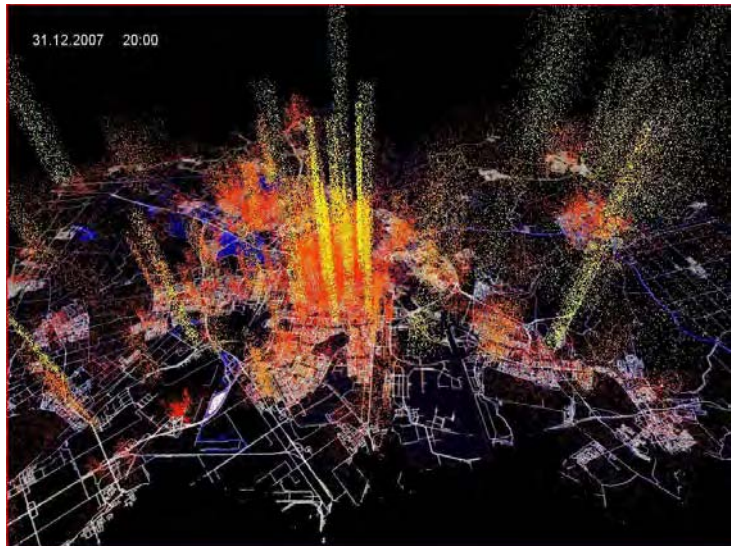
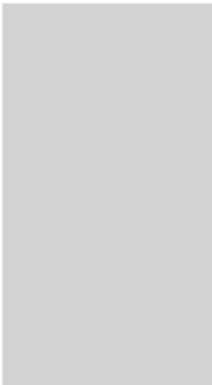
Pour revenir plus près des usages quotidiens, prenons un autre phénomène qui favorise la naissance actuellement de projets urbains d'envergure. Nous voulons parler ici de l'essor du portable, qui frise actuellement les 100% de couverture dans les pays occidentaux, et qui favorise une ubiquité non seulement au sein de la ville elle-même mais aussi vers son dehors : des liens sans fil, faits de mots et d'émotions, se nouent et se dénouent maintenant avec le monde entier, au gré des réseaux qu'entretiennent les individus les uns avec les autres.

La portée de cette connectivité, la ville de Tallinn l'a bien comprise. Son Maire l'a voulue complètement couverte par un réseau sans fil à haut débit : tous les lieux publics et espaces verts sont équipés pour pouvoir surfer à sa guise, et les hotspots sont légion sur le domaine public, complétant avec bonheur l'essor rapide de la couverture du domaine privé. Cette tendance est imitée, bien que

dans de moindres proportions, par d'autres villes européennes, qui tentent elles aussi d'équiper leurs lieux publics pour un accès aisé à la Toile.

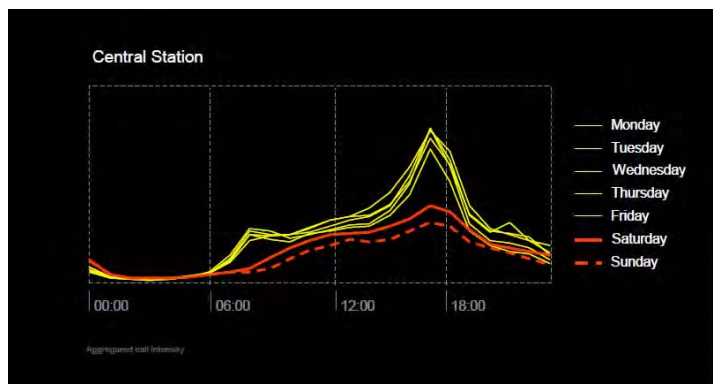
L'ubiquité des portables permet également des analyses fines des intensités urbaines. Qui est où, qui part d'où, qui échange avec qui, quels sont les événements majeurs ou les lieux où il faut être maintenant, où sont les nœuds de congestion, quelle est la demande actuelle en transports publics, en *bike sharing* ?

Ces questions, et bien d'autres, sont celles auxquelles l'analyse des flux de télécommunications permet de répondre. Prenons l'exemple du projet *Current City* ([www.currentcity.org](http://www.currentcity.org)), qui part du principe que si les gens sont la source première des dynamiques urbaines, alors les réseaux de téléphonie mobile sont les capteurs naturels de ces dynamiques. Ce projet permet de suivre à la trace les déplacements collectifs des personnes tant lors de grands événements que lors de leurs activités quotidiennes, comme le montrent les images ci-dessous.



**FIGURE 3 : INTENSITÉ DES USAGES DE LA TÉLÉPHONIE MOBILE  
LORS DE LA NUIT DE LA SAINT-SYLVESTRE 2007  
VILLE D'AMSTERDAM, [WWW.CURRENTCITY.ORG](http://WWW.CURRENTCITY.ORG)**





**FIGURE 4 : INTENSITÉ HEBDOMADAIRE DES USAGES DE LA TÉLÉPHONIE MOBILE STATION CENTRALE, AMSTERDAM, WWW.CURRENTCITY.ORG**

### L'accessoirisation et le sans-fil : clés de lecture privilégiées des intensités urbaines au sein des lieux-mouvements

La tendance actuelle qui veut une accessoirisation mobile croissante et une accessibilité partout et en tout temps au wi-fi s'observe également dans le domaine des transports. Qu'il s'agisse de la voiture, de l'avion ou du train, tous les constructeurs et opérateurs installent peu ou prou des systèmes compatibles avec une accessibilité accrue aux mondes sans fil. Relais pour le signal du portable, prises électriques et autres écrans sont les signes annonciateurs d'une lame de fond qui fait des lieux-mouvements des lieux de connectivité virtuelle. Et cette accessoirisation des modes de transport, loin d'être superfétatoire, devient un argument essentiel de vente et de production, et est en passe d'être intégrée à l'offre de manière standardisée.

Les transports publics urbains, en revanche, n'ont que timidement adopté cette tendance, et la plupart des opérateurs sont à la traîne quant à la virtualisation tant de leurs véhicules que de leurs interfaces de transfert modal.

La marche urbaine a pu en revanche bénéficier de cette accessoirisation et de la miniaturisation extrême qui permet l'essor de

la portabilité des objets qui nous accompagnent dans nos mobilités quotidiennes. Ipod, Iphone et Netbook font autant partie du paysage urbain que les marcheurs eux-mêmes. A tel point que la gestuelle du portable est reprise dans un spectacle de danse de la célèbre chorégraphe américaine Trisha Brown comme l'un des musts de la contemporanéité.

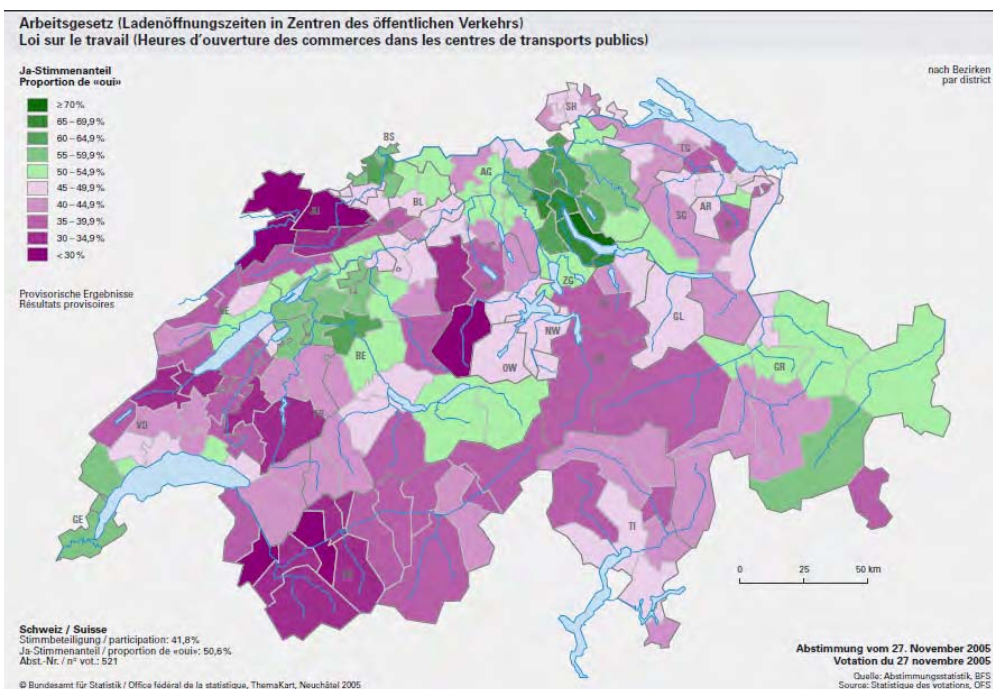
### Les temporalités : la dimension cachée des intensités

Pour être appréhendée dans sa fluidité et son évanescence, l'intensité urbaine ne peut être dissociée de sa dimension temporelle. Il est primordial, lorsqu'on l'étudie, de considérer les rythmes des activités qui la sous-tendent, qu'ils soient circadiens, hebdomadaires, saisonniers ou annuels.

Prenons l'exemple des résultats des votations fédérales du 27 novembre 2005 portant sur l'ouverture des magasins le dimanche pour les entreprises situées dans les gares à forte fréquentation et les aéroports. Bien que le Oui ait été serré (50.6%), cette votation a une valeur historique : pour la première fois dans l'histoire de la politique suisse, les cantons urbains à eux seuls font pencher la balance avec un oui majoritaire en faveur de l'idée d'une urbanité continue, dont les intensités pourraient se déployer 7 jours sur 7 et 24h/24.

Oui en %	Suisse alémanique	Suisse romande	Suisse italienne	Suisse
Communes urbaines	56.5	47.2	46.1	53.9
Communes rurales	43.4	36.3	40.5	41.6
Suisse	52.9	44.1	45.0	50.6
Différence (en points absolus)				
Suisse alémanique – Suisse romande	8.8			
Suisse alémanique – Suisse italienne	7.9			
Suisse romande – Suisse italienne	0.9			
<b>Ville – Campagne</b>	<b>12.3</b>			

**TABEAU 1 - RÉSULTATS DES VOTATIONS FÉDÉRALES SUR L'OUVERTURE DES COMMERCES LE DIMANCHE, PAR RÉGION LINGUISTIQUE ET TYPE D'HABITAT. SOURCE: OFS**



**FIGURE 5 : CARTE DES RÉSULTATS DES VOTATIONS FÉDÉRALES SUR L'OUVERTURE DES COMMERCE LE DIMANCHE, PAR DISTRICT. SOURCE: OFS**

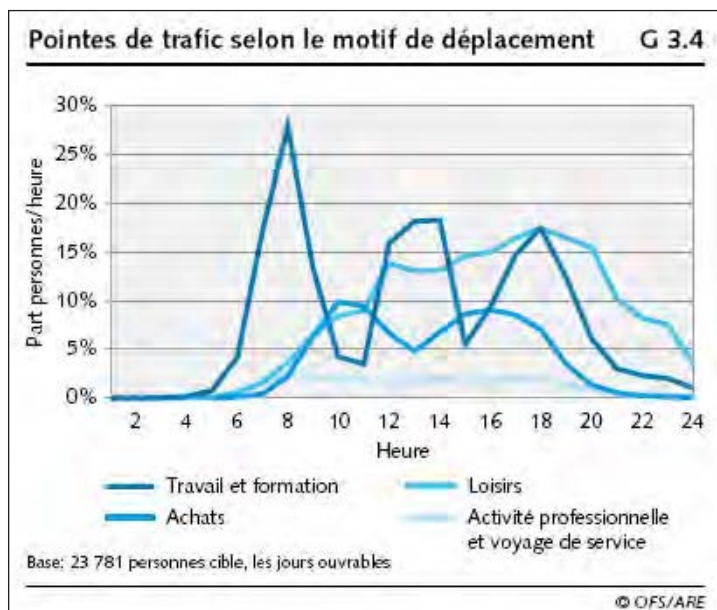
Les résultats de ces votations sont une illustration intéressante de l'évolution des mœurs et des styles de vie sous-tendant l'essor de nouvelles dynamiques d'intensité urbaine. La question de l'ubiquité des temporalités est au cœur même de la notion d'urbanité. Ainsi nous pouvons observer, et le phénomène n'est pas propre à la Suisse, ni même à l'Europe, que le shopping dans les aéroports et les gares n'a pas cessé d'augmenter cette dernière décennie. Les horaires d'ouverture prolongés et l'augmentation de la diversité et de la qualité de l'offre y sont pour beaucoup, qui tentent de répondre à des modes de vie de plus en plus calés sur des profils mobilitaires exigeants qui tentent de concilier un nombre croissant de réalités sociales réalisées sous forme d'activités diverses avec un nombre croissant de spatio-temporalités de plus en plus disjointes où ces activités vont avoir lieu.



**FIGURE 6 : PUBLICITÉ VANTANT LES MÉRITES DES HORAIRES PROLONGÉS À LA RAILCITY DE BÂLE**  
© SONIA LAVADINHO

### Attention : une heure de pointe peut en cacher une autre

Les temporalités qui scandent le déploiement d'intensités urbaines peuvent être à contre-courant, surtout celles qui ont trait aux achats et aux loisirs. Loin des heures de pointe du matin et du soir en semaine qui rythment les déplacements pour le travail, les intensités qui règlent les flux liés à ce que je nomme *mobilité libre* sont à leur aise autant au petit matin que le samedi après-midi. Elles échappent dès lors aux solutions traditionnelles mises en place par les opérateurs de transport public, et ne sont le plus souvent pas anticipées par les autres acteurs de la planification et de la gestion urbaine.



**FIGURE 7 : L'ÉTALEMENT DES HEURES DE POINTE, QUI SE PROLONGE PENDANT TOUTE LA JOURNÉE ET Y COMPRIS LE SOIR DE MANIÈRE CONTINUE, CONCERNE SURTOUT LA MOBILITÉ LIBRE (ACHATS ET LOISIRS)**  
SOURCE : OFS

Prenons l'exemple à priori anodin d'une boulangerie. Si la plupart des boulangeries n'ouvrent pas avant sept ou huit heures du matin, et ferment environ douze heures plus tard, un certain nombre pratiquent des horaires plus étonnants, et surtout, des queues s'y forment à des moments improbables. Qui n'a jamais assisté, à quatre ou cinq heures du matin, au *rush* provoqué par les sorties de discothèques, dont les clients fondent sur les boulangeries ouvertes la nuit ? Ces points chauds sont connus de tous les noctambules et fréquentés en nombre, pendant un pic d'environ une demi-heure. Embouteillages, voitures mal parquées, piétons qui font la queue et qui discutent et rient par petits groupes sur le trottoir, voilà l'heure de pointe du pain chaud et des croissants fondants à cinq heures du matin. Puis les choses se calment, et une telle intensité n'est plus qu'un vague souvenir dans les yeux ensommeillés du boulanger lorsque les premiers bus démarrent leur service un peu plus tard.

Quiconque a pu grelotter de froid en sortant d'un restaurant ou du cinéma à minuit ou d'un bar à deux heures du matin sans croiser un seul taxi dans les rues ni réussir à atteindre sur son portable des centrales téléphoniques surchargées, ou quiconque s'est battu pour utiliser le dernier vélib' disponible sur la borne la plus proche de la station de métro lorsque le service RATP prend fin à deux heures du matin le week-end sait que les heures de pointe ne sont pas que des phénomènes journaliers, loin s'en faut. La dimension circadienne des heures de pointe se devrait de mieux intégrer les heures dites creuses du soir, de la nuit et du week-end, car bien des intensités urbaines se déploient au plus fort à ces périodes-là.

### Les grands générateurs de trafic : des intensités péri-phériques considérables

---

Les intensités urbaines, loin de se cantonner dans les centres-villes, prennent de plus en plus leur essor dans les tissus diffus de la *Zwischenstadt* de Sieverts. Ceci a des implications fortes pour la gestion de ces intensités, qui restent le plus souvent ignorées des acteurs qui sont censés les prendre en charge.

Prenons comme exemple le cas des grands générateurs de trafic : IKEA, Carrefour et leurs consorts drainent des flux considérables. En voiture surtout, mais aussi, de manière plus souterraine, en transports publics, lorsque ceux-ci existent et offrent un niveau de service satisfaisant. Si certains centres commerciaux, à l'instar de Sihlcity à Zurich, bien que localisés en couronne et non au centre-ville, connaissent le succès en termes de mobilité durable grâce à une planification et une desserte multimodale adéquate offrant un haut niveau de service, la grande majorité des grands attracteurs liés aux achats continue à être nommée – à raison – « grands générateurs de trafic », trafic voué pour l'essentiel à rester individuel et motorisé.

Desservi par le S-Bahn, le tram et le bus, avec d'importantes fréquences urbaines en journée comme en soirée, Sihlcity reçoit plus de 20'000 visiteurs par jour avec moins de 1'600 places de parc à disposition. Sihlcity est donc l'exception qui infirme la règle qui veut que de grands attracteurs de foule deviennent immanquable-

ment de grands générateurs de trafic, et montre que des objectifs de durabilité peuvent être atteints lors de réalisations de ce type, pour autant que la question de la desserte multimodale du site soit anticipée et traitée de manière cohérente et exhaustive.



**FIGURE 8 : LE CENTRE CULTUREL ET COMMERCIAL SIHCITY À ZÜRICH OFFRE DES ESPACES PUBLICS DE QUALITÉ TRÈS PRISÉS PAR LES USAGERS QUI S'Y RENDENT EN NOMBRE DE JOUR COMME DE NUIT**  
© SONIA LAVADINHO

### La mobilité partagée : vecteur multiplicateur d'intensités

La mobilité est au premier chef concernée par les dynamiques de l'intensité urbaine. Les mouvements qui déplacent les foules, qu'elles soient à pied, à vélo, en transports publics ou en voiture, impriment à nos rues et à nos villes des sillons et des traces, qui sont certes le plus souvent voués à disparaître dans un temps plus ou moins court, mais n'en marquent pas moins les tissus sur lesquels ils se déploient, surtout lorsqu'ils se répètent de manière cyclique.

Prenons le cas par exemple de l'usage partagé de vélos ou de voitures en libre-service. Les systèmes novateurs que l'on a vu émerger avec un réel succès ces dernières années, tel que celui de Mobility en Suisse pour le *car sharing*, de Vélo'v à Lyon ou Vélib' à Paris et leurs homonymes en France et ailleurs, ou encore SuisseRoule dont l'offre de *bike sharing* bientôt à l'échelle nationale fait un pas en avant considérable en Suisse, posent des questions quant à la manière dont on mesure leurs usages.



**FIGURE 9 : STATION VÉLO'V SUR LES BERGES DU RHÔNE À LYON  
PHOTO POSTÉE SUR LE SITE DE PARTAGE FLICKR.COM**

Lorsque le pouvoir multiplicateur des déplacements est de l'ordre de 20 par rapport à un usage privé, cela ne va pas sans poser des problèmes d'un ordre nouveau, qu'ils soient dus à des concentrations de la demande ou à la logistique nécessaire pour résoudre les questions du suivi et du retour de l'objet partagé. La mobilité partagée est dès lors porteuse de défis considérables dans un avenir pas si lointain où ces systèmes seront généralisés et atteindront une masse critique considérable. Des problèmes de dimensionnement de l'offre prennent dans ce contexte d'autant plus d'ampleur que cette dernière est tendanciellement de plus en plus organisée selon des flux tendus, en temps réel et uniquement à la demande.

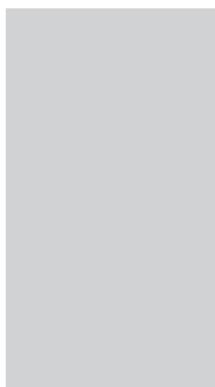


## Conclusions

---

Que peut apporter la notion d'intensité événementielle à la planification des transports et de l'aménagement du territoire ? Nous sommes persuadés que l'intégration de ce concept lors d'évaluations des besoins liés à la desserte, en tenant compte d'une multimodalité et une temporalité toujours plus diversifiées, enrichirait le processus de planification et permettrait d'anticiper bien des problèmes qui surgissent par la suite, lorsque les flux sont au rendez-vous massivement et que les infrastructures autant que les services peinent à suivre une demande aussi intense qu'éphémère.

Dans nos sociétés actuelles, pour qu'un phénomène existe, il doit exister d'abord en chiffres. En premier lieu, il est donc nécessaire de conférer une visibilité, y compris statistique, à ces phénomènes événementiels, sous peine de les voir, déqualifiés et sous-estimés, rester sans réponse en termes de planification urbaine, notamment en ce qui concerne les scénarios liés aux risques d'usages imprévisibles et massifs des réseaux, voire ceux associés aux usages tout simplement récurrents mais dont l'intensité se déploie de manière soudaine et notoire. Parmi les dimensions que cette réponse peut prendre, celle du bon dimensionnement des flux, flux de transit mais aussi de séjour et flux liés aux stratégies dites de *stopover* est essentielle. La prise en compte de temporalités et de rythmes qui se situent en dehors du cadre classique des heures de pointe en est une autre tout aussi importante. La question, enfin, de la centralité implicite que ces phénomènes charrient dans leur sillage reste cruciale. Car s'il est facile d'appréhender des intensités sur les Champs Élysées ou Times Square, il est moins évident de déceler ces intensités à Marne-la-Vallée ou Aubonne. Et pourtant, elles s'y trouvent bel et bien. Il suffit de regarder, ayant en main et à l'esprit les bons outils de mesure et les leviers d'action appropriés.

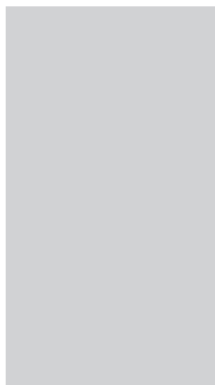


## Bibliographie

---

- Borasi, G. et Zardini, M. (dir.) (2008) *Actions : comment s'approprier la ville*, Centre Canadien d'Architecture/SUN, Montréal/Amsterdam.
- Clarke, E. (2006). *The Evolution of Shared space*, Traffic Engineering & Control (Sep.)
- Davila, T. (2002) *Marcher, créer. Déplacements, flâneries, dérives dans l'art de la fin du XXème siècle*, Editions du Regard, Paris.
- Flamm, M., Jemelin, C. et Kaufmann, V. (2008) *Travel behaviour adaptation processes during life course transitions*, LASUR Technical Report, EPFL, Lausanne.
- Grosjean, M. et Thibaud, J.-P. (dir.) (2001). *L'espace urbain en méthodes*, Parenthèses, Marseille.
- Hamilton-Baillie, B. (2008) *Shared space: reconciling people, places and traffic*, Built environment.
- Lavadinho, S. et Winkin, Y. (2004) « Quand les piétons saisissent la ville. Éléments pour une anthropologie de la marche appliquée à l'aménagement urbain », *MEI*, 21.
- Lavadinho, S. et Winkin, Y. (2009) « Comment ludifier nos villes? », *Urbanisme*, 366, pp. 82-86.
- Lavadinho, S. (2006a). « Mobile lifestyles and publicity: how accessing the urban nomad changes pedestrian representation of self », *Walk21 Conference*, Melbourne.
- Lavadinho, S. (2006b). « Evaluating walking promotion policies with regard to mobility representations, appropriations and practices in public space », in Mander et al. (dir.) *The Sustainable City IV: Urban Regeneration and Sustainability*. WIT Press, London.
- Lavadinho, S. (2008) « Nearness dynamics in suburbia », *Walk21 Conference Proceedings*, Barcelona.
- Paquot, T., Lavadinho, S. et Winkin, Y. (dir.) (2008) « Marcher », *Urbanisme*, 359.

- Ryave, L.A., Schenkein, J. N. (1974) « Notes on the Art of Walking » in Turner, R. (dir.) *Ethnomethodology*, Penguin, Middlesex.
- Sauter, D., Von der Mühl, D. et Lavadinho, S. (2008) *Country Report Switzerland*, COST Action 358 Pedestrian Quality Needs, Urban mobility, Zurich.
- Thibaud, J.-P. (dir.) (2002) *Regards en Action. Ethnométhodologie des Espaces Publics*, A La Croisée, Grenoble.
- Winkin, Y. et Lavadinho, S. (2008) « Enchantment Engineering and Pedestrian Empowerment: The Geneva Case », in Ingold, T. et Vergunst, L. (dir.) *Ways of Walking. Ethnography and Practice on Foot*, Ashgate, Aldershot.



# Urbia

## n°9 - décembre 2009

DEKKIL GUILLAUME

Introduction

DA CUNHA ANTONIO ET KAISER CHRISTIAN

Densité, centralité et qualité urbaine : la notion d'intensité, outil pour une gestion adaptative des formes urbaines ?

ZUNINO GWENAËLLE

Plaidoyer pour une ville intense

MARCHAND BRUNO

La démarche de projet pour contextualiser une densification de qualité

LAVADINHO SONIA

Dynamiques d'intensité événementielle : visions d'une urbanité en devenir

CHAPON PIERRE-MARIE, RENARD FLORENT, BLAIN JEFFREY

Intensité urbaine : Comment évaluer des optimums territoriaux en fonction des pratiques urbaines des habitants ? L'exemple des personnes âgées

SCHUPISSER MICHEL

Le paysage pour développer les transports

BELLANTE JANINE

De l'étalement urbain au quartier urbain durable : comment changer les mentalités en Provence ?

MARLY JEAN

Pendant de l'intensité urbaine en France : une intensité rurale à planifier

---

ISSN 1661-3708