Les hubs de vie : quelles opportunités pour faire la ville au-delà de la mobilité ?

Sonia Lavadinho, Chercheuse, Centre de transports
École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL)

Courriel :
sonia.lavadinho@epfl.ch

Résumé

L'attractivité des interfaces de mobilité est renforcée par le cumul croissant de fonctions complémentaires à celles de mobilité. Ces fonctions deviennent pourvoyeuses de liens, de rencontres, de sociabilités qui prennent le pas sur le transport proprement dit et attirent désormais également des non-voyageurs. Les interfaces évoluent ainsi vers des concentrés d'urbanité, voire de vrais morceaux de ville dans la ville. De l'abri-bus au plus vaste aéroport, l'innovation est possible à toutes les échelles urbaines afin de transformer les interfaces multimodales en véritables hubs de vie pouvant participer pleinement à l'urbanité des métropoles qu'elles desservent.

Mots-clés

Accessibilité spatio-temporelle, cabotage urbain, centralité(s), choix modal, hub de vie, interface, marche, mobilité douce, modes actifs, modes doux, modes partagés, qualité urbaine, transports publics.

Abstract

The attractiveness of mobility interfaces is enhanced by the accumulation of additional functions that act as providers of bonds between people by means of increased social interactions and increased access to sojourn-related activities that take precedence

over the actual transport function, therefore now also attracting non-travelers. Interfaces are thus becoming full-fledged cities within the city. From a simple bus shelter to the largest airport, innovation is possible at all levels to transform these mobility interfaces into true life hubs that can fully contribute towards creating urbanity in the urban metropolitan areas they serve.

Keywords

Accessibility, active modes, centrality, interface, intermodality, life hub, urban quality. modal choice, public transport, human-powered mobility

Introduction : le *hub de vie*, un concentré d'urbanité autant que de mobilité

L'importance qu'a prise la mobilité quotidienne dans la vie des citadins exige que l'on accorde plus de place à la qualité des déplacements, qui ne doivent pas être considérés seulement comme des pratiques obligées, mais qui doivent être traités comme des temps de la vie urbaine à part entière, sûrs et confortables, riches en opportunités de toutes sortes et sources de plaisirs multiples.

François Ascher

Les interfaces de mobilité sont le réceptacle de flux croisés, dont l'attractivité est renforcée par le cumul croissant de fonctions complémentaires à celles de mobilité. Ces fonctions prennent de la valeur pour elles-mêmes et non plus simplement du fait que leur localisation est avantageuse pour les passagers en transit. C'est ainsi que ces fonctions attirent désormais également des non-voyageurs, qui se rendent expressément dans ces interfaces pour en profiter, sans forcément avoir recours à la fonction transport.

Ces nouvelles fonctions assumées par les interfaces deviennent dès lors pourvoyeuses de liens, de rencontres, de sociabilités qui prennent le pas sur le transport proprement dit. Les interfaces évoluent ainsi vers des concentrés d'urbanité, voire de vrais morceaux de ville dans la ville (Joseph, 1999), fonctionnant sur des temporalités étendues et adoptant des organisations spatiales stratifiées qui se rapprochent de celles jadis réservées aux espaces publics centraux. Les aspirations au séjour s'y font logiquement de plus en plus fortes et leur cohabitation avec la fonction transit originelle de l'interface devient de plus en plus délicate.

Urbia_13.indb 95 13.04.12 10:13

Pour Georges Amar, le défi est celui de passer d'une logique du temps-distance à une logique du temps-substance (Amar, 2004). Dans leur rapport *La marche au cœur des mobilités* (2008), Véronique Michaud et Blanche Segrestin entament leur discussion sur les nouveaux rôles que doit assumer un opérateur de mobilité comme la RATP en pointant la nécessité de renforcer l'habitabilité des lieux-mouvements : « les six millions de piétons qui fréquentent les espaces de la RATP chaque jour sont des personnes sensibles, qui ont des yeux, des oreilles, font des choix, ont des projets, des besoins, des émotions ». Il s'agit donc de mieux équilibrer les fonctions de transit et de séjour en tenant compte de la marche dans son rôle essentiel de transition entre sédentarité et mouvement.

Quels équilibres peut-on dès lors trouver pour que transit et séjour restent compatibles, pour que la rupture de charge ne soit plus synonyme de « temps perdu » à minimiser mais de « temps valeur » à exploiter? Quels liens tisser entre ces interfaces et les espaces publics environnants alors que l'intériorisation qui les caractérisait cède le pas à une ouverture plus grande sur l'extérieur? Quelle accessibilité développer pour ces interfaces mutantes lorsque leur rôle « d'accélérateur de vitesse » vers le lointain évolue vers celui de « trait d'union » entre plusieurs proches?

De l'abri-bus au plus vaste aéroport, l'innovation est possible à toutes les échelles urbaines afin de transformer les interfaces de mobilité en véritables hubs de vie. Les exemples abondent où cette transformation s'opère avec succès, permettant à ces interfaces de participer pleinement à l'urbanité des métropoles qu'elles desservent. Nous illustrerons cette mutation des interfaces de mobilité en *hubs de vie* avec le cas d'étude emblématique de la Plateforme du Flon à Lausanne.

Les lieux-mouvements, entre non-lieux et hubs de vie

Longtemps, les interfaces de mobilité sont restées aux antipodes de ce que nous entendons aujourd'hui ici par *hubs de vie* : lieux

fonctionnels à tendance centrifuge plus que centripète, lieux plus ou moins vides d'interactions, lieux « génériques » dont la singularité semblait peu évidente, les lieux-mouvements renvoyaient par le passé plutôt à la notion de « non-lieu », telle qu'a pu le décrire Marc Augé dans son ouvrage éponyme (Augé, 1992). Signalons au passage que ce qualificatif d'Augé ne semble plus pouvoir s'appliquer aujourd'hui tel quel aux lieux qu'il décrit dans son ouvrage au début des années 1990, dont la conception urbanistique est héritée des Trente Glorieuses. Si Augé définit l'espace du voyageur comme archétype du non-lieu, nous rejoignons Vincent Kaufmann lorsqu'il relève que cette thèse a été invalidée depuis. Les critiques d'Augé ont en effet montré que les espaces-seuils de la mobilité peuvent tout à fait faire lieux et constituer des références en termes relationnels, voire identitaires, par l'intermédiaire notamment du souvenir (Kaufmann, 2009, p. 659).

Il faut toutefois signaler, à la décharge d'Augé, que ces temples du transit qu'ont pu être les aéroports, les centres commerciaux et les gares ont fortement évolué au cours de ces deux dernières décennies, tant dans leur morphologie, leur localisation, leur accessibilité que dans leur conception urbanistique et architecturale (Lavadinho et Lensel, 2010, 2011). Ils incorporent désormais un nombre croissant de fonctions liées au séjour et peuvent prétendre au statut de *hub de vie* à part entière. Si l'analyse d'Augé semble aujourd'hui dépassée, c'est parce qu'elle est le fruit d'une époque révolue où le transit, et non le séjour, dominait la pensée urbanistique qui présidait à la conception des lieux-mouvements.

Aujourd'hui, les concepteurs de ces lieux-mouvements intègrent de plus en plus dans leur cahier des charges la fonction d'interface avec la ville, ce qui implique de nouvelles lectures de ces lieux-mouvements comme de véritables espaces publics « *accélérateurs de rencontres* » (Amar, 2010).

Il nous faut ici souligner le lien entre ce caractère d'espace public et l'essor de la marche comme métrique prédominante au sein de ces espaces. La marche constitue en effet, pour Jacques Lévy, le cœur des métriques publiques, puisque c'est elle qui assure *in fine* la continuité de l'espace public entre le système de transports et

Urbia_13.indb 97 13.04.12 10:13

le reste de l'espace urbain. Les métriques publiques (Lussault et Lévy, 2003 ; Lévy, 2008 ; Lavadinho et Lévy, 2010) offrent ainsi aux lieux-mouvements divers avantages – densité de l'information, diversité des populations et des fonctions, sérendipité multisensorielle – qui sont toutes des caractéristiques premières de l'espace public urbain, identifiées déjà par Ulf Hannerz dans son ouvrage *Explorer la ville* (1983) et Isaac Joseph (1984) dans son ouvrage *Le passant considérable. Essai sur la dispersion de l'espace public.*

Les interfaces de mobilité, centralités urbaines en devenir

Les interfaces de mobilité peuvent ainsi, en devenant des espaces publics à part entière, assumer un rôle de centralité, puisqu'elles ne sont plus dédiées uniquement au transit mais incorporent désormais des formes de séjour en lien avec les achats, les loisirs et les sociabilités, ces dernières étant stimulées notamment par une offre accrue et diversifiée en restauration au sein et autour de ces interfaces. La forte concentration des flux sur des temporalités de plus en plus étendues que connaissent les gares, notamment, est un facteur favorable à l'extension de leurs services à la clientèle, services qui ne cessent de se multiplier dans toutes les grandes gares européennes, et aussi, toutes proportions gardées, dans des interfaces de moindre importance. De fait, le secteur *transport-oriented retail* possède désormais un poids économique considérable dans les agglomérations urbaines du monde entier, et certaines grandes enseignes, à l'instar de Virgin, ont tôt compris l'intérêt stratégique de se positionner dans cette course. Ainsi la politique de Virgin est de localiser ses Mégastores non plus uniquement dans les hypercentres, mais aussi dans les interfaces de mobilité comme les aéroports, les gares et autres pôles d'échange multimodaux.

Les opérateurs de mobilité eux-mêmes sont parfois les premiers à encourager cette mutation. La compagnie des Chemins de Fer Fédéraux (CFF) a établi en Suisse avec le programme *Railcities* une politique systématique de transformation des neuf plus grandes

gares en villes-miniature, et en parallèle une politique de renforcement de la centralité des vingt trois gares de taille plus modeste avec le programme *Gare et plus*. L'intérêt d'une telle orientation stratégique se comprend très bien lorsque nous apprenons qu'en Suisse la croissance de ce secteur (6,1%) est bien plus forte que celle du commerce de détail en général (4,3%), sur la base des chiffres de 2008. Ces lieux auparavant voués pour l'essentiel au transit sont désormais conçus, nous l'avons vu, comme de véritables *hubs de vie* où les activités liées au séjour se déclinent selon des spectres de plus en plus larges : achats bien entendu, mais aussi services, échanges, rencontres.

Cependant le constat d'une telle évolution ne va pas sans poser un certain nombre de nouvelles questions à propos de ces centralités hybrides qui mêlent transit et séjour. La prépondérance de la mobilité dite libre (liée aux motifs achats et loisirs) ne cesse d'augmenter dans nos sociétés au détriment de la mobilité pendulaire, dite contrainte (celle liée aux motifs travail et éducation). L'ampleur de ces changements de nos comportements mobilitaires passe encore trop souvent inaperçue, alors qu'elle joue un rôle essentiel dans la redéfinition de l'organisation de nos temporalités et nos spatialités urbaines. Qu'est-ce qui fait alors centralité ? Quels types d'interactions sociales peuvent se dérouler dans ces centralités si intimement liées à la mobilité, et comment s'articulent-elles en fonction des espaces qui les accueillent ? Comment peut-on considérer l'aménagement des « lieux-mouvements » comme une expression du nécessaire équilibre à trouver entre transit et séjour ? C'est pour répondre à ces questions que nous avons esquissé le concept d'*espace palimpseste* et sa déclinaison concrète, le *hub de vie* (Lavadinho, 2002, 2006), comme un espace multifacetté où se superposent de multiples usages, et qui affirme par là même son caractère de centralité.

Si les interfaces de mobilité ont généralement en elles le potentiel de devenir de véritables hubs de vie, toutes ne parviennent pas à le concrétiser, loin s'en faut. Pour mieux comprendre quels contextes sont les plus favorables à l'émergence d'un hub de vie, il nous faut ici effectuer un détour par la marche urbaine. Car c'est avant tout en appréhendant finement la perspective de l'usager-piéton que

Urbia_13.indb 99 13.04.12 10:13

nous pouvons saisir les dynamiques à l'œuvre dans les processus d'appropriation de plus en plus complexes des interfaces de mobilité aujourd'hui. Nous allons décrire ci-après tout d'abord la marche texturisante et ses caractéristiques, puis l'espace palimpseste et ses qualités. Puis nous approfondirons la déclinaison concrète du concept d'espace palimpseste avec la notion de hub de vie, que nous illustrerons avec le cas de la Plateforme du Flon à Lausanne.

De la marche texturisante à l'espace palimpseste

Nous avons élaboré le concept de *marche texturisante* en combinant les propriétés du concept de « rugosité » tel qu'il a pu être développé par Jacques Lévy et du concept de « prises » (*affordances*) au sens gibsonien du terme (Gibson, 1977, 1979). Lévy (2008) affirme que grâce à ses propriétés de rugosité, la marche est très bien placée comparée à d'autres modes de transport en milieu urbain, ce qui n'est bien entendu pas le cas lorsque l'on caractérise uniquement la marche sous l'angle de vue traditionnel de la vitesse nominale donnée par le couple distance/temps. C'est donc la notion de lenteur qui est ici relativisée, pour embrasser plutôt la notion de reliance (Bolle de Bal, 2000) telle que la prône Georges Amar (2010) et qui se traduit, pour Jacques Lévy, par la capacité de la marche à relier le plus grand nombre de réalités sociales. Un environnement texturé offre du relief au contexte du marcheur lorsqu'il lui présente en continu des opportunités, qui deviennent pour lui autant de prises à saisir sur ce qui l'environne (Gibson, 1977, 1979). Ces prises servent de points de repère qui ponctuent le cheminement et guident les pas du marcheur. Lorsqu'il s'agit d'attracteurs, ces prises constituent également des destinations en soi. L'attention du marcheur est continuellement sollicitée par ce qui se déroule devant lui et à côté de lui : c'est la latéralisation (Lavadinho 2009b, 2011b; Lavadinho et Lévy 2010). Cette notion fait référence à la capacité que possède le marcheur de pouvoir, à tout moment, stopper sa progression pour se consacrer à des activités annexes, telles que acheter un journal, parler avec un connaissance rencontrée par hasard, s'arrêter à une terrasse pour

boire un café, etc. Autant d'activités qui se déroulent « à côté » de la marche proprement dite. Ainsi la marche est par essence osmotique (Lavadinho, 2009b), en ce qu'elle permet au piéton de rester en permanence perméable et réactif à son environnement. La latéralisation peut même être réalisée tout en marchant, pour autant que les activités latéralisées puissent être effectuées simultanément à l'acte de marcher[1].

Ensemble, ces quatre propriétés – texturisation, rugosité, prises et latéralisation – confèrent à la marche sa spécificité et la distinguent des autres modes de transport. Ces caractéristiques font également de la marche un comportement hybride et complexe qui va au-delà d'un simple mode de locomotion et qui nécessite de ce fait une attention particulière sur le plan des aménagements urbains. L'amélioration qualitative des aménagements visant à faciliter la marche doit ainsi chercher à rendre plus visible, plus marquée, cette texturisation. Nous défendons donc l'idée que *plus un environnement est « texturisé », plus il est marchable*.

La texturisation que la marche opère sur l'environnement du marcheur pose en retour la question de la nature de cet espace. En élaborant la notion d'espace palimpseste nous avons voulu comprendre comment s'organise le pendant de l'hybridation et de la complexité de la marche du point de vue de l'aménagement de l'espace urbain. Il nous apparaît dès lors que la configuration spatiale optimale pour la marche relève de ce que nous avons nommé un « espace palimpseste », qui s'organise en de multiples couches d'activités qui se superposent et peuvent se dérouler simultanément (Lavadinho 2002, 2009b, 2011b ; Lavadinho et Lévy, 2010). On peut dès lors se rendre dans un seul et même espace pour une multitude de motifs. Cumuler les fonctions enrichit cet espace palimpseste d'opportunités croisées, qui appellent à leur tour des publics différenciés. En sus de cette texturisation, une deuxième

1 Cette multi-activité lors des déplacements peut par exemple inclure le fait de tenir une conversation avec autrui ou au téléphone, boire ou encore manger. François Ascher fait remarquer que le sandwich est de ce point de vue une invention décisive. Il note au passage qu'aujourd'hui, les industries de l'agroalimentaire travaillent beaucoup sur les conditionnements qui libèrent une main et qui permettent de manger ou de boire en se déplaçant (Ascher, 2009, p.130).

caractéristique de la marche, la latéralisation, vient renforcer la réécriture continuelle des usages de ces espaces hybrides, car plus les espaces où se déploie la marche incorporent d'autres motifs de fréquentation, plus ceux-ci sont investis par les marcheurs. En résumé, nous pouvons dire que les espaces palimpsestes sont des espaces d'autant plus accessibles à pied qu'ils peuvent loger très efficacement la multifonctionnalité requise par les pratiques quotidiennes – et pas uniquement celles mobilitaires – de leurs usagers. En effet, plus il existe de raisons de s'y rendre, plus y aller à pied fait sens, en dépit de distances parfois importantes. Idéalement, ces espaces évoluent ainsi vers des espaces hybrides capables de répondre à des attentes liées aux achats et aux loisirs, qui se transcrivent par une hausse des pratiques de séjour, autant qu'à des besoins plus utilitaires, qui se traduisent par une hausse des pratiques liées au transit. Ces diverses raisons d'être, de faire et de marcher tendent à se renforcer mutuellement. Ce faisant, elles alimentent des rythmes circadiens et hebdomadaires différents et contribuent à un étalement temporel des activités. Ces espaces de mise en scène quotidienne de la marche et des activités qu'elle latéralise gagnent ainsi en intensité au cours du processus de sédimentation qui voit les diverses couches d'activités se superposer. Au cœur des stratégies d'aménagement, qui donnent aux espaces palimpsestes leurs lettres de noblesse, nous avons pu ainsi identifier un soin particulier accordé à trois aspects : l'équilibre entre transit et séjour, l'intégration de temporalités plus étendues et la plus forte pondération de la texture du trajet, qui compte désormais autant, sinon plus, que la rapidité avec laquelle ce trajet peut être accompli.

De l'espace palimpseste au hub de vie

Les hubs de vie, qui sont les déclinaisons concrètes du concept idéal-typique de l'espace palimpseste, se doivent alors d'intégrer ces trois aspects dans leur conception urbanistique et architecturale. Nous définissons les *hubs de vie* comme des espaces multifonctionnels dont l'agencement hybride permet d'abriter simultanément des dynamiques de transit et de séjour et d'accueillir de multiples activités sur des temporalités étendues. Il s'agit

de « hauts lieux d'urbanité », en ce sens qu'ils sont à la fois des concentrateurs et des répartiteurs des flux piétonniers. Ils sont également des lieux « à fort potentiel d'ancrage », car les piétons y adoptent un comportement que nous pourrions décrire comme une prédisposition attitudinale au séjour (*sojourn stance*), qui est une propriété centrale commune à tous les espaces palimpsestes.

Nous pouvons identifier comme *hubs de vie* trois catégories de polarités qui structurent les agglomérations aujourd'hui : les espaces publics ouverts, riches en événements et propices aux rencontres et aux sociabilités, qui deviennent des centralités pour l'ensemble de l'agglomération (Lavadinho, 2002) ; les interfaces de mobilité (Lavadinho 2009b ; Lavadinho et Lévy, 2010) et les grands attracteurs multifonctionnels liés aux achats, aux loisirs, à la culture, au sport et au bien-être (Lavadinho et Lensel, 2010, 2011 ; Von der Mühll, Ruzicka-Rossier et Lavadinho, à paraître).

Qu'il s'agisse d'un espace public, une interface multimodale ou une centralité multifonctionnelle, le hub de vie a pour principale caractéristique de superposer, dans un même espace-temps, les diverses activités de la vie quotidienne. Lieu de centralité, interface structurant les déplacements, les rencontres et les échanges, lieu de mixité, lieu d'activités, le *hub de vie* prend des visages d'autant plus riches qu'il mélange « le dehors » et « le dedans », l'extime et l'intime. Lieu d'exposition mais aussi de respiration, le *hub de vie* est ainsi autant propice aux bains de foule qu'aux moments de détente et de contemplation. Le *hub de vie* peut dès lors constituer un attracteur à part entière, une interface palimpseste aux strates multiples et aux publics divers. Il offre un vaste éventail de potentiels d'action et de destination, où de multiples itinéraires et de multiples usages se croisent et s'interpellent : mobilité, achats, loisirs, restauration, rencontres et sociabilités, détente… Les spatialités d'un *hub de vie* peuvent différer, tout comme ses temporalités, et par là même, différencier ses usages et ses usagers. Les hubs de vie ont la particularité de s'adapter à des contextes urbains différents, mais ils jouent toujours un rôle structurant en termes de polarité urbaine. Ils doivent ainsi impérativement bénéficier d'une bonne accessibilité. Cette accessibilité court cependant un réel risque de devenir l'otage d'un contrôle d'accès, qui se ren-

Urbia_13.indb 103 13.04.12 10:13

force actuellement sous l'emprise de la montée des dynamiques sécuritaires et de la privatisation croissante des espaces à usage public. Le droit d'accès devrait dès lors faire l'objet de débats, car si dans son essence un *hub de vie* constitue un espace public, l'accès garanti en devient corollairement l'apanage en tout temps de tout un chacun. Offrant des espaces et des temps de transition, *le hub de vie* devient ainsi un sas privilégié qui permet à la fois la médiatisation de la ville et la ponctuation de la vie quotidienne. En concentrant des personnes, des activités et des biens et services, ce pôle d'échanges accumule ainsi un fort capital symbolique en tant que scène où se déroule quotidiennement le spectacle de la vie urbaine.

La tendance actuelle va à l'hybridation croissante de ces trois types de *hubs de vie* en un objet urbain complexe, qui tend à devenir tout à la fois un espace public riche en événements urbains, une interface multimodale capable de connecter une constellation de lieux de vie à différentes échelles et un attracteur multifonctionnel propice aux rencontres et aux sociabilités (Lavadinho et Lensel, 2010, 2011).

Nous analyserons dans la section suivante un exemple emblématique de ces hubs de vie « trois-en-un » avec le cas de la Plateforme du Flon à Lausanne, qui fusionne sur un même site une interface de transport multimodale, un attracteur multifonctionnel et une agrafe urbaine entre divers quartiers de la ville. Cette centralité fait la part belle aux piétons en termes d'accessibilité, de latéralisation et de texturisation.

	Propriétés d'un *hub de vie*
	pôle attracteur qui concentre des personnes, des biens et services, des activités propices à la fois au transit et au séjour, le *hub de vie* cumule les fonctions : achats, loisirs, restauration, rencontres et sociabilités, détente... Bâle © Sonia Lavadinho
	interface palimpseste aux strates multiples et aux publics variés, le *hub de vie* offre un vaste éventail de potentiels d'action et de destination et où de multiples itinéraires et de multiples usages se croisent et s'interpellent. Bruxelles © Sonia Lavadinho
	sas de mobilité offrant des espaces ainsi que des temporalités de transition, le *hub de vie* permet à la fois la médiatisation de la ville à travers la reliance à ses divers territoires et la ponctuation de la vie quotidienne. Shanghai © Sonia Lavadinho
	repère privilégié dans la ville, le hub de vie accumule un fort capital symbolique en tant que scène où se déroule quotidiennement le spectacle de la vie urbaine. Bruxelles © Sonia Lavadinho

Tableau 1 :
Ces quatre propriétés permettent de différencier les espaces palimpsestes et leurs avatars, les hubs de vie, des espaces publics génériques. © Sonia Lavadinho

UNIL | Université de Lausanne

Urbia_13.indb 105 13.04.12 10:14

L'exemple de la Plateforme du Flon à Lausanne

Cette section illustre, avec le cas de la Plateforme du Flon à Lausanne, le pouvoir fédérateur d'un site régénéré qui assume pleinement sa nouvelle fonction de cœur d'agglomération hybride, à la fois *agrafe urbaine* (Pech, 2009 ; Lavadinho, 2011b) liant les quartiers environnants auparavant séparés et *hub de vie* (Lavadinho, 2002, 2011b) liant la supercentralité de Lausanne à ses territoires périphériques.

Le secteur de la Plateforme du Flon compris entre le Grand-Pont et le pont Chauderon a été comblé et aménagé dès 1873 en plateforme logistique dédiée au transport ferroviaire de marchandises. Sa vocation logistique s'est maintenue jusque dans les années 1950, à partir desquelles le Flon connaît une désaffectation progressive de ses fonctions, devenant une friche industrielle au cœur de la ville qui s'est entretemps étendue. Son potentiel de centralité est reconnu de tous, mais malgré nombre de projets urbains conçus pour en façonner le nouveau visage, les divers acteurs autour de la table ne parviennent pas à s'entendre sur l'avenir à lui donner. Ce n'est qu'un demi-siècle plus tard, à l'aube des années 2000, qu'à la faveur de changements majeurs dans la politique de mobilité à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération de Lausanne, une nouvelle fenêtre d'opportunité s'ouvre. Cette fois-ci, les autorités autant que le propriétaire de la parcelle, le Groupe LO, sont bien décidés à aller de l'avant avec un projet de revitalisation, dit Flon-Vision, élaboré en étroite concertation avec les occupants de la friche industrielle, devenue au fil des ans un haut lieu de culture et d'animation urbaine. Ce projet, qui fait de la Plateforme du Flon une nouvelle centralité urbaine, à la hauteur du rapide essor de Lausanne en tant que ville-centre d'une agglomération en forte croissance, passe la rampe auprès du Conseil municipal et de la population. Les lausannois ont gagné un nouvel espace public attractif et une interface multimodale qui joue pleinement son rôle stratégique à l'échelle de l'agglomération : le Flon devient ainsi un vrai *hub de vie* où les marcheurs ont le plein droit de cité.

C'est le nom même de la plateforme du Flon qui nous met en piste quant à la capacité de cet environnement à valoriser la texturisation de la marche. La plateforme officie en effet comme véritable plaque tournante : entre le haut et le bas de la ville, entre divers types de transports publics (bus, métro, RER), entre divers types d'aides à la marchabilité qui permettent de vaincre les fortes pentes (escaliers, ascenseurs, rampes) et surtout, diverses temporalités qui se superposent (Bailly et Heurgon, 2001 ; Bonfiglioli, 1997, 2002) sur des espaces publics qui ont su préserver leur multifonctionnalité.

Loin de devenir un quartier d'habitat de plus – et cela à l'encontre de bien des défenseurs d'une augmentation de l'offre d'habitat pour répondre à la forte croissance de l'agglomération et à son manque chronique de logement – le Flon a su saisir l'occasion unique de devenir une nouvelle centralité pour Lausanne que son positionnement stratégique au sein de la ville lui offrait. Sa nouvelle vocation de commerces et loisirs, prenant le parti de garder et de renforcer la mixité fonctionnelle, s'ajoute à sa mission première, déjà bien en place, de pôle d'animation nocturne et de centre de la vie culturelle lausannoise. L'idée maîtresse de la Flon-Vision consiste dès lors à tenir compte de ces multiples facettes pour en faire un quartier vivant 24h sur 24, où serait concentré un grand nombre d'activités de jour comme de nuit, distribuées sur trois aires majeures :

- à l'est, directement liées au centre, des *activités « de passage »* ;
- à l'ouest, *des activités « à destination »*, incitant les clients à traverser les 300 mètres qui les séparent de la place de l'Europe, qui avec son rôle d'interface multimodale devient la nouvelle porte d'entrée de la Plateforme pour toute l'agglomération ;
- au centre, des activités « *de séjour* », avec une Esplanade qui assume pleinement son rôle d'espace public, devenant tout à la fois lieu de rencontre, de culture et de loisirs.

Ces trois polarités ont leur raison d'être, car le Flon, malgré son apparence très homogène et sa structure orthogonale dues à

Urbia_13.indb 107 13.04.12 10:14

sa fonctionnalité d'origine liée au transport de marchandises, n'est pas relié au centre de Lausanne de manière égale. Certes, le secteur Est de la parcelle fait pratiquement partie du centre-ville auquel il est juxtaposé. Le secteur Ouest, en revanche, s'en trouve éloigné de plus de 300 mètres. Ce n'est pas tant la distance physique que la distance mentale qu'il faut franchir. Aujourd'hui encore, alors que la poussière des travaux est retombée depuis plusieurs années et que les usages commencent à se stabiliser, nous avons pu observer à maintes reprises la dilution du nombre de passants au fur et à mesure qu'ils traversent les différentes zones : les flux sont très concentrés entre la place de l'Europe à l'Est, les bâtiments Les Mercier (qui abritent le centre commercial et le supermarché Migros) et l'Esplanade au centre. En revanche, ils se rétrécissent considérablement au-delà. Dans le secteur Ouest les flux restent très faibles, à l'exception des heures d'arrivée et de départ des bureaux.

La Voie du Chariot constitue la colonne vertébrale de la Promenade urbaine, qui a pour mission de relier les trois zones est-centre-ouest de la Plateforme. La rue du Port-Franc, parallèle à cette voie centrale, ne connaît pas du tout le même type de flux. Elle fonctionne plutôt comme des coulisses, tandis que la Voie du Chariot assume pleinement sont rôle de scène urbaine où les passants se mêlent et se jaugent mutuellement. La carte ci-après montre clairement le rôle de distributeur des flux qu'assume cet axe, devenu structurant pour l'entièreté du site. Sur cette carte nous pouvons également identifier les différents espaces publics qui ponctuent la promenade urbaine. Tout à l'est, l'interface de mobilité du Flon, qui donne accès aux métros M1, M2, à la ligne de chemin de fer régional LEB ainsi qu'à plusieurs lignes de bus. Puis se succèdent les immeubles des Mercier jusqu'à l'Esplanade, espace central de rencontre qui abrite également deux Pergolas et, sur sa bordure sud, la Pépinière. Le secteur Ouest donne accès aux lieux dits « à destination » : le parking souterrain, le cinéma multiplexe Pathé et Flon-Ville. La Voie du Chariot forme un axe fort entre la place de l'Europe et le Multiplexe Cinémas, et c'est de loin ce premier segment qui est le plus fréquenté de tout le site du Flon. De nuit, les bancs illuminés encouragent le séjour et prolongent les discussions, tant devant le MacDonald's qu'autour de l'Esplanade, là où s'alignent les principaux hauts lieux

qui animent la nuit du Flon (Multiplexe cinémas Pathé, Atelier Volant, Mad, restaurants, cafés et bars).

Le choix urbanistique de distinguer clairement ces trois pôles – « de passage » à l'est, « de séjour et de rencontre » au centre et « à destination » à l'ouest –, comme trois quartiers dans un seul quartier, et de les relier par une promenade urbaine soigneusement aménagée qui invite à la flânerie semble donc fonctionner relativement bien en termes de répartition des flux, du moins jusqu'à l'Esplanade. Au-delà, nous pouvons nous interroger quant à savoir si l'étendue de la zone administrative et d'affaires, dont le rayonnement est uniquement diurne pendant les jours ouvrables, ne nuit pas à la perception du secteur ouest comme un secteur vivant.

Globalement, nous pouvons ainsi décrire le niveau de marchabilité de la Promenade urbaine comme excellent à l'est et se dégradant progressivement à mesure que l'on progresse vers l'ouest. Cela est dû au fait que malgré son réaménagement le Flon pâtit encore, à son extrémité ouest, d'un effet cul-de-sac dû à la présence de la caserne des pompiers. Cette coupure surfacique importante représente une vraie limite, dont les façades forment un bloc totalement étanche qui nuit à la continuité et à la perméabilité piétonnes. Nous pouvons d'ailleurs nous interroger quant au bien-fondé de maintenir cette caserne à cet endroit, alors qu'elle empêche manifestement le renforcement des liaisons piétonnières vers Sévelin et l'Ouest lausannois. Ne faudrait-il pas plutôt programmer sa disparition à moyen terme ? En effet, cet apparent cul-de-sac accentue l'effet de tunnel de la dernière section de la Voie du Chariot. D'où la difficulté de rendre lisibles pour le piéton la station de métro « Vigie », pourtant toute proche, et les ascenseurs sous le pont Chauderon qui offrent une échappatoire verticale vers la ville haute. Le pont Chauderon est bien visible depuis tout le site du Flon, mais c'est surtout le dénivelé qui fait peur : ne pas savoir comment s'y rendre à pied depuis le site du Flon en contrebas nuit énormément à la fonction de transit que la Plateforme aurait pu assumer entre le Grand-Pont en amont et le pont Chauderon en aval. Une bien triste fin pour cette liaison piétonne qui prolonge le hub de vie et qui démarre pourtant sous de très bons auspices, au vu de l'animation constante qui règne sur la Place de l'Europe à toute heure du jour et de la nuit.

Urbia_13.indb 109 13.04.12 10:14

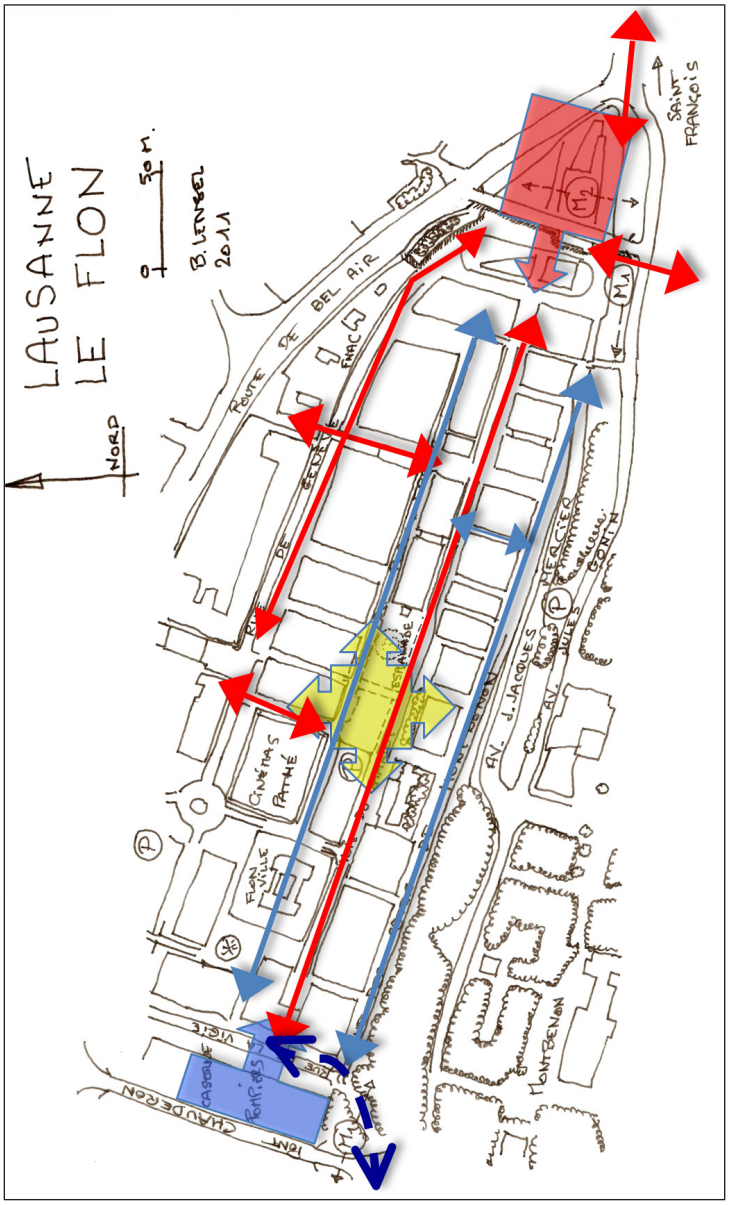

Figure 1 : La plateforme du Flon. Schéma des zones centripètes (en rouge pour le transit et en jaune pour le séjour) et centrifuges (stratégie d'évitement en bleu). Les flèches

indiquent les axes empruntés par les flux piétons depuis l'interface de mobilité située sur la Place de l'Europe. Les flux forts sont représentés en rouge et les flux faibles en bleu
Source : Cartographie © Bernard Lensel, 2011

Une nouveau cœur d'agglomération qui se veut marchable

Parce qu'il ouvre la porte de l'extension urbaine vers l'Ouest lausannois, le nouvel Eldorado de la croissance de l'agglomération, et parce qu'il conforte son rôle de nœud stratégique à la croisée des axes forts de transport lausannois (M1, M2, LEB et les axes forts futurs prévus au nord-ouest), le Flon est de fait devenu cette nouvelle centralité voulue par ses décideurs et ses concepteurs.

Claude Petitpierre, Directeur de Lausanne Tourisme, a vite cerné le potentiel nouveau que cette position au cœur du système de mobilité de la ville confère au Flon : « L'aménagement de la Place de l'Europe, à l'extrémité est de la plateforme, a permis en outre de créer un centre de ralliement au cœur de la cité, ainsi qu'un trait d'union entre les différents quartiers du centre, entre les ponts, entre la vieille ville et le lac, entre l'Est et l'Ouest de l'agglomération » .

Devenu un véritable morceau de ville qui se veut, nous l'avons vu, éminemment marchable, le Flon est bien positionné, par sa valeur d'exemple, pour participer pleinement d'une stratégie de marchabilité qui pourrait à terme influer par son rayonnement sur la politique de conception des espaces publics à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération. Une stratégie forte en faveur des modes actifs doit encore voir le jour à Lausanne, et l'armature de transports publics qui est leur complément nécessaire n'est pas encore achevée, bien que les progrès accomplis ces dernières années soient substantiels. Le nouveau réseau de transports publics, compre-

nant notamment une nouvelle série d'axes forts desservant le nord-ouest de l'agglomération, sera achevé à l'horizon 2020. Si Lausanne décide alors d'empoigner à bras le corps la question de la marchabilité, le Flon constituera, nous en sommes persuadés, la pièce maîtresse pour penser l'avenir de Lausanne comme ville marchable. Le vallon du Flon constitue en effet, avec ses prolongements en aval vers Sévelin, Sébeillon et l'Ouest lausannois, une réserve de croissance pour le centre-ville qui pourra à terme devenir un véritable cœur d'agglomération, à la hauteur des enjeux que pose la croissance exponentielle de Lausanne, au sein d'un Arc Lémanique dont l'expansion sociodémographique continuera de se poursuivre à un rythme accéléré ces deux prochaines décennies.

Nous pouvons souligner le rôle structurant que joue l'armature du M2 comme colonne vertébrale de l'agglomération, tirant le centre de gravité vers le nord, tandis que le M1 continue de renforcer l'axe est-ouest, orientant le développement de l'Ouest lausannois. L'arrivée d'un nouvel axe fort, le M3, orienté ouest-nord-ouest et le passage prochain de la cadence du transport ferré régional LEB au quart d'heure renforceront encore le rôle stratégique de ce cadrant pour le développement futur de l'agglomération. Ce secteur fait d'ailleurs déjà l'objet de développements urbanistiques conséquents, avec notamment le nouvel éco-quartier des Plaines du Loup, actuellement aux derniers stades de la planification, qui recevra d'ici quelques années 8'000 nouveaux habitants.

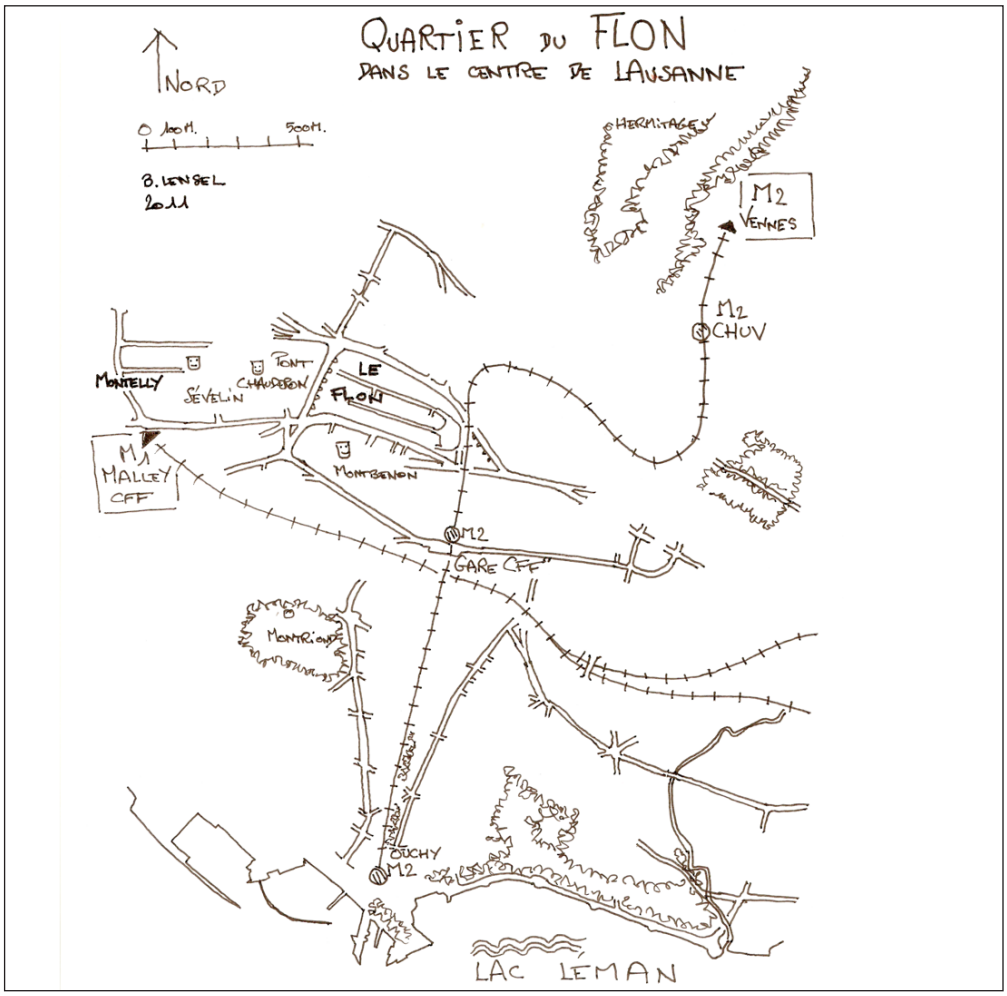

Figure 2 : Le positionnement stratégique de la Plateforme sur l'échiquier urbain de Lausanne, en complémentarité au pôles formés par la Gare centrale et Ouchy, ainsi que la nouvelle gare de Malley, se donne à voir sur la carte ci-contre

Source : Cartographie © Bernard Lensel, 2011

UNIL | Université de Lausanne

Urbia_13.indb 113 13.04.12 10:14

Conclusions

Les stratégies urbaines qui visent à injecter plus de marchabilité au sein de la ville se doivent aujourd'hui de dépasser l'échelle de la proximité traditionnellement circonscrite au quartier pour embrasser l'échelle fonctionnelle des grands territoires. Cette échelle ne peut, par définition, être celle de la marche seule. Elle se doit d'articuler la marche aux autres modes de transport pour nous permettre de déployer nos activités sur les multiples territoires qui composent la mosaïque complexe de nos bassins de vie. Cette échelle demande un développement fort de la multimodalité, avec la mise en place de stratégies d'itération « proximité & connectivité » (Lavadinho, 2008) qui misent sur les complémentarités entre les différents modes de transport. La marche y est à considérer comme le pivot de cette multimodalité. Sur le terrain, de telles stratégies se concrétisent le plus souvent par des opérations urbaines liées à la création de deux types d'objets connecteurs : les *hubs de vie* et/ou les *agrafes urbaines*[2]. Les premiers fonctionnent comme autant de cœurs d'agglomération que nous pourrions caractériser d'hybrides car ils assument une double fonction : centralité (CERTU, 1999 ; Da Cunha, 2010) et reliance (Amar, 2010). Leur fonction de centralité est renforcée par la qualité de leur espace public, tandis que leur fonction de reliance s'appuie sur le caractère multimodal de leur accessibilité permettant un saut d'échelle aisé entre la ville et ses territoires périphériques. Kaufmann souligne ainsi que l'hospitalité différentielle des territoires se traduit surtout par la possibilité, pour les acteurs de pouvoir se localiser « en jouant avec les multiples possibilités offertes par les potentiels des systèmes de communication et de transport, d'une part, et l'hospitalité des espaces urbains accessibles à différents projets, d'autre part » (Kaufmann in Stébé et Marchal 2009, pp. 640-641). C'est justement le défi de l'articulation des échelles rendue nécessaire par les assemblages de plus en plus complexes d'activités dispersées au sein des grands territoires qu'il nous semble

2 Nous utilisons ici ce terme dans son acception développée au sein de l'Agence d'Urbanisme de Lyon. Voir notamment l'article de Nicolas Pech (2009) « Lyon : des agrafes urbaines pour « recoudre » le territoire » paru dans la revue Traits urbains n° 29.

indispensable de relever désormais. Les secondes minimisent les coupures en injectant du liant entre les quartiers. Le plus souvent, ces séparations devenues lisières font leur mue en de nouvelles centralités interquartiers. Ainsi un hub de vie peut assumer également une fonction d'agrafe urbaine, et inversement, une agrafe urbaine, si elle est pourvue des fonctionnalités des hubs de vie, peut en assumer le rôle. Ensemble, agrafes urbaines et hubs de vie constituent autant de partitions qui permettent d'interpréter les diverses strates spatio-temporelles de la ville qui se construit sur elle-même. Avec la Plateforme du Flon nous avons illustré la reconversion d'une ancienne friche industrielle en un nouveau cœur d'agglomération hybride : à la fois *hub de vie* (espace public porteur de centralité et interface multimodale porteuse de reliance) et *agrafe urbaine* (nouvel espace de transition reliant la ville haute et la ville basse), le Flon requalifié peut désormais servir de nœud focal pour le développement ultérieur d'une politique affirmée de marchabilité à l'échelle de toute l'agglomération lausannoise.

Nous pensons que l'objet complexe que représente le *hub de vie* ne peut s'appréhender uniquement par sa facette mobilitaire, mais qu'il doit au contraire être compris par le prisme de ses implications pour la vie urbaine dans sa totalité. L'impact du développement sans précédents des transports et leur caractère désormais nécessairement multimodal se révèlent fondamentaux dans ces évolutions des interfaces de mobilité vers un gradient d'urbanité plus élevé. Qualité urbaine de l'espace et flexibilité de la desserte, tous modes confondus, sont ainsi au cœur de l'accessibilité offerte par ces interfaces. Les nécessaires complémentarités offertes par la marche et les modes partagés (autopartage, vélo en libre service) aux transports publics (Huwer, 2004) font ainsi partie des atouts que toute interface multimodale devra désormais avoir à cœur de développer pour augmenter son accessibilité. En effet, ces modes à usage individuel offrent un complément utile à la mobilité collective, en comblant les besoins diffus de type *last mile* qui pénalisent la desserte des territoires moins denses. Mais il faut ici souligner que l'excellence des réseaux de transport est indissociable du traitement des espaces urbains. Les transports collectifs, tout comme les modes partagés, ont besoin d'un environnement piéton hospitalier pour en faciliter l'accès. D'une bonne accessi-

Urbia_13.indb 115 13.04.12 10:14

bilité piétonne dépend également le succès du transfert entre les divers modes.

En repérant les différents usages qui ont cours au sein des *hubs de vie*, il devient possible d'identifier des représentations et des pratiques spatiales spécifiques qui nous permettent de mieux comprendre les mécanismes sous-tendant le choix d'y marcher non plus uniquement parce que c'est utile – en transit – mais également pour le plaisir de pouvoir profiter des multiples ressources que les *hubs de vie*, en tant que « villes dans la ville » (Joseph, 1999), ont à offrir. Nous avons vu avec le cas concret de la plateforme du Flon à Lausanne que l'interface de mobilité, loin de devoir se cantonner dans son rôle traditionnel de plateforme de transports, réunit potentiellement toutes les conditions pour assumer ce nouveau rôle de *fomentatrice d'urbanité*. Cela nous semble d'autant plus essentiel que le *hub de vie* devient désormais l'un des ingrédients indispensables des villes multimodales, entendues comme des villes où une véritable culture de la marche peut éclore. Nous revendiquons dès lors le concept de *hub de vie* et ses qualités inhérentes – un meilleur équilibre entre transit et séjour, une hybridation des espaces pour accueillir de multiples activités, un fonctionnement qui opère sur des temporalités étendues – comme cadre de réflexion innovant pouvant désormais inspirer les opérations de requalification des espaces publics, en particulier des interfaces de mobilité.

Bibliographie

Amar, G. (2010). *Homo Mobilis : Le nouvel âge de la mobilité - éloge de la reliance*. Limoges : FYP Editions, 207 p.

Amar, G. et V. Michaud Eds. (2009). *La marche au coeur des mobilités : état des connaissances*. Paris : CERTU Prospective RATP, 64 p.

Ascher, F. (2009). *L'âge des Métapoles : Grand Prix de l'Urbanisme 2009*. La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube, 389 p.

Ascher, F., (2003). Des villes de toutes les mobilités et de toutes les vitesses : un défi pour les architectes, les

urbanistes et les responsables politiques [en ligne], *Biennale d'architecture de Rotterdam, 07 mai- 07 juillet 2003*. Disponible sur : www.ville-en-mouvement.com/.../conf_Ascher_rotterdam_fr.pdf.

Augé, M. (1992). *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. Paris : Seuil, 149 p.

Bailly, J.-P. et E. Heurgon (2001). *Nouveaux Rythmes Urbains : quels transports? Société et Territoire*, La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube, 222 p.

Bolle de Bal, M. (2000). *Voyages au coeur des sciences humaines : De la Reliance*. Paris : l'Harmattan, Collection Logiques sociales, 344 p.

Bonfiglioli, S. (1997). La politique des temps urbains en Italie, traduit de l'italien par François Rosso. *Les Annales de la recherche urbaine : Emplois du Temps*, (77), pp. 22-29.

Bonfiglioli, S. (2002). Italie: Changer le temps pour changer la ville. *Urbanisme*, (323), pp. 5-9.

Brust, A. (2005). *Der Flughafen als multifunktionales Zentrum des Verkehrs, des Handels und der Freizeit*. Braunschweig.

CERTU (1999). *Nouvelles centralités, nouvelles pratiques*. Lyon : auteur.

Da Cunha, A., (Ed.) (2010). Centralités, urbanisme durable et projet. *Urbia : Les cahiers du développement durable*, (11), 202 p.

Devisme L., (2005), *La ville décentrée. Figures centrales à l'épreuve des dynamiques urbaines*. Paris : L'Harmattan.

Gibson, J. J. (1977). The Theory of Affordances. In Shaw, R. et Bransford, J. (Eds.), *Perceiving, Acting and Knowing. Towards an Ecological Psycology* (pp. 67-82). Hillsdale (N.J) : LEA, John Wiley & Sons Inc.

Gibson, J. J. (1979). *The ecological approach to visual perception*. Boston: Houghton Mifflin Company, 332 p.

Hannerz, U. (1983, ed. rév.). *Explorer la ville. Eléments d'anthropologie urbaine*. Traduit de l'anglais par Isaac Joseph, Paris : Editions de Minuit, 418 p.

Jemelin Ch., Pini G., Boillat, P., Bussard, M., Munafò S. (2008). *Les boucles de déplacement des genevois et des vaudois en 2005 et l'évolution depuis 2000.* Canton de Vaud et Canton de Genève.

Joseph, I. (1984). *Le passant considérable. Essai sur la dispersion de l'espace public*. Paris: Méridiens, 146 p.

Joseph, I., (Ed) (1999). *Villes en Gare*. La Tour d'Aigues : Editions de L'Aube, 309 p.

Kaddouri, L., (1997). *Les Réseaux urbains régionaux et l'organisation régionale en Europe* (mémoire de maîtrise non publié) Université Paul Valéry, Montpellier III.

Kaufmann , V. (2009). La théorie urbaine en devenir. In Stébé, J.-M. et Marchal, H. (Dirs), *Traité sur la Ville - Chapitre XII : Théories* (pp. 640-665). Paris: PUF.

Kaufmann, V., Jemelin, C. et Joye, D. (2000). Entre rupture et activités: vivre les lieux du transport. De la sociologie des usages à l'aménagement des interfaces. *Rapport du PNR 41 «Transport et environnement». Rapport A*. Berne: EDMZ, 178 p.

Kaufmann, V., Jemelin, C. et Joye, D.. (2000). Les gares, atouts des transports publics. Quels nouveaux services pour quelles nouvelles attentes ? *Rapport PNR 41 «Transport et environnement»*. Volume M, Berne: EDMZ, 28 p.

Lavadinho, S. (2010). Intensités métropolitaines: entre densité et polycentrisme. In *Actes de la 7ème Controverse du SCoT 2030, 6 octobre 2010*. Grenoble.

Lavadinho, S. (2002). *Promenades sur la Rade : l'imaginaire de l'eau aux Bains des Pâquis : flux proxémiques, rituels d'interaction et mythologies de communication urbaine*, Genève : UNIGE.

Lavadinho, S. (2006). Evaluating walking promotion policies with regard to mobility representations, appropriations and practices in public space. In Mander et al. (Eds.), *The Sustainable City IV: Urban Regeneration and Sustainability.* London: WIT Press.

Lavadinho, S. (2008). Nearness dynamics in suburbia. In *Walk21 Conference Proceedings, 8-10 October 2008*. Barcelona

Lavadinho, S. (2009a). Dynamiques d'intensité évènementielle : visions d'une urbanité en devenir. *Urbia*, (9), pp. 87-104.

Lavadinho, S. (2009b). The multimodal walker: potentials for combining walking and public transport at the agglomeration scale , *STRC Conference Proceedings, 9 September 2009*, Ascona.

Lavadinho, S. (2011a). Ré enchanter la marche, ludifier la ville. *Les Cahiers Nouveaux* (80).

Lavadinho, S. (2011b). *Le renouveau de la marche urbaine : terrains, acteurs et politiques.* Thèse de doctorat en géographie, Ecole Normale Supérieure de Lyon, France.

Lavadinho, S., Lensel, B. (2010). Importons la notion de centralité en périphérie : pour une soutenable émergence de la qualité urbaine dans la Zwischenstadt. *Urbia* (11), pp.113-146.

Lavadinho, S., Lensel, B. (2011). Urbanisme commercial : la révolution new look ? *Urbanisme* (377).

Lavadinho, S., Lévy, J. (2010). Marcher avec les transports et la ville, Rapport technique. *Les études prospectives,* (160). Paris : Division de la Prospective RATP.

Lavadinho, S., Winkin, Y. (à paraître). *Vers une marche-plaisir en ville. Boîte à outils pour augmenter le bonheur de marcher.* Lyon : CERTU.

Lévy, J. (2005). Modèle de mobilité, modèle d'urbanité. In S. Allemand, Ascher François et J. Lévy (Eds), *Le sens du mouvement, Colloque de Cerisy, 12-19 juin 2003* (pp. 157-169), Paris : Belin. Disponible sur : http://www.ccic-cerisy.asso.fr/mouvement03.html

Lévy, J. (2008). Ville pédestre, ville rapide. *Urbanisme* (359), pp. 57-59.

Lévy, J. et Lussault, M. (Eds.) (2003). *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Paris : Belin, 1034 p.

Michaud, V. et Segrestin, B. (2008). La marche au coeur des mobilités : Une démarche innovante. *Les Rapports Prospectifs,* (152). Paris : Division de la Prospective RATP, 106 p.

Monnet, J. (2000). Les dimensions symboliques de la centralité. *Cahiers de Géographie du Québec*, 44 (123), pp399-418.

Stébé, J.-M. et Marchal, H. (Dirs), *Traité sur la Ville - Chapitre XII : Théories*. Paris : PUF.

Pech, N. (2009). Lyon: des agrafes urbaines pour «recoudre» le territoire. *Traits Urbains* (29), p. 14.

Von der Mühll, D., Ruzicka-Rossier M. et Lavadinho, S. (à paraître). «Des IFF accessibles aussi en voiture: utopie réaliste - et indispensable.» Rapport technique.

Urbia_13.indb 120 13.04.12 10:14