

## Art urbain et marche à pied : vers un nouvel aménagement de l'environnement construit ?

*Le cas du Festival des Arts Visuels de Vevey*

**Diane Golay**

Sous la direction du Dr. J. Salomon Cavin  
Sous l'expertise du Dr. S. Lavadinho



Place Scanavin, Vevey (© Diane Golay)





## REMERCIEMENTS

---

Tout d'abord, un grand merci à ceux qui m'auront aidé à y voir plus clair dans mes questionnements et à définir plus précisément la question de ce travail de mémoire. Sans eux, ce travail n'aurait jamais pu voir le jour : Joëlle Salomon Cavin, Sonia Lavadinho, Robert Ireland, Dominique Von der Mühl

Je remercie plus particulièrement Joëlle Salomon Cavin pour avoir pris le temps de répondre à mes questions et de me conseiller au cours des différentes étapes de ce travail.

Je tiens également à remercier les usagers du Festival des Arts Visuels de Vevey qui m'ont accordé du temps pour remplir mes questionnaires malgré la chaleur de certains après-midi.

De même, merci à Raphaël Biollay, secrétaire général du Festival des Arts Visuels de Vevey, qui m'a permis de recueillir le point de vue des organisateurs du festival et qui m'a apporté des informations sur l'événement et son histoire.

Un grand merci à mes relecteurs pour leurs remarques critiques et toujours pertinentes.

Finalement, merci à ma famille, à mes amis et à David qui m'ont écouté parler de mon mémoire et de son avancement.



## RÉSUMÉ

---

Depuis quelques années, les collectivités publiques s'intéressent aux questions de mobilité douce. Cet intérêt répond à différents enjeux parallèles : d'un côté, le milieu de la santé a placé la sédentarité comme un des facteurs principaux concernant les maladies cardio-vasculaires, le diabète, etc. et, de l'autre, le développement durable cherche notamment à minimiser les externalités négatives liées à l'automobile. Ce travail de recherche interroge l'art urbain comme incitateur à la marche à pied à travers le cas du Festival des Arts Visuels de Vevey ; de plus, il cherche à identifier les types d'art et d'espace public les plus propices à engager les usagers à choisir la marche à pied.

Dans un premier temps, il a été démontré qu'il existe un lien historique fort entre les domaines de l'art et de l'urbanisme depuis l'Antiquité jusqu'à nos jours, malgré une période de séparation des disciplines entre l'époque des Lumières et les années 1960, période à partir de laquelle les artistes ont décidé de réinvestir la ville et ainsi de sortir l'art des musées.

De plus, l'urbanisme cherche aujourd'hui à optimiser l'attractivité des espaces publics afin de favoriser la marchabilité et la théorie de la ludification a permis de montrer le rôle que l'art peut être amené à jouer dans les comportements en matière de mobilité. Autrement dit, l'art est apparu comme un moyen de ludifier et de réenchanter les espaces publics dans le but d'inciter les usagers à choisir la marche à pied pour leurs déplacements.

Le cas pratique de ce travail de mémoire, à travers une méthodologie qualitative variée, a permis de démontrer que l'art urbain induit un rythme dans les parcours et constitue bien une incitation à la marche à pied, du moins dans le cas d'un événement éphémère. Durant la manifestation, les usagers ont clairement exprimé leur enthousiasme face aux expositions proposées qu'ils ont tous visités en modes doux, principalement à pied. Les observations sur le terrain ont également montré que les expositions les plus populaires sont celles qui permettent une certaine interaction avec les usagers.

En travaillant sur le lien entre l'art et la ville, ce travail de mémoire a ainsi permis de démontrer que l'art joue un rôle incitateur pour la marche à pied et peut ainsi contribuer au développement urbain durable. Pour qu'il puisse jouer pleinement ce rôle, ce travail aura également démontré la nécessité de faire collaborer les artistes et les aménageurs, de faire participer les usagers dans le choix des œuvres et des sites et finalement de ne plus considérer l'art uniquement comme embellisseur d'espace public mais comme vecteur de mobilité durable.

## MOTS-CLEFS

---

Mobilité douce – Marche à pied – Marchabilité – Environnement construit – Art urbain – Ludification – Cabotage – Rythme – Espace public – Usage – Vevey

---

## SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	9
1.1. Urbanisation et mobilité	10
1.2. Externalités	12
1.3. Vers un changement des comportements ?	12
2. PROBLÉMATIQUE	13
2.1. Question de recherche	13
2.2. Hypothèses	13
2.3. Méthodologie générale	13
3. CADRE THÉORIQUE	15
3.1. « Du côté de l'art »	15
3.1.1. L'art et la ville	15
3.1.2. Art et marche à pied	20
3.1.3. Pour conclure	21
3.2. « Du côté de l'urbanisme »	22
3.2.1. Mobilité douce, marchabilité et environnement construit	23
3.2.2. Lien entre la marche à pied et l'environnement construit	24
3.2.3. Pour conclure	29
3.3. Synthèse	30
4. CAS PRATIQUE	33
4.1. Présentation du Festival Images	33
4.2. Méthodologie	37
4.2.1. Récolte des données	37
4.3. Présentation des résultats	40
4.3.1. Dossier de presse et entretien : point de vue des organisateurs	40
4.3.2. Questionnaires : point de vue des usagers	42
4.3.3. Observations sur le terrain : point de vue extérieur	45
4.4. Analyse des résultats	52
4.4.1. Discussion des résultats	52
4.4.2. Réponse à la question de recherche et vérification des hypothèses	55

---

5. CONCLUSION	57
6. BIBLIOGRAPHIE	61
7. ANNEXES	65
7.1. Table des illustrations .....	66
7.2. Plan et liste des expositions .....	70
7.3. Questions pour l'entretien .....	72
7.4. Questionnaires pour les usagers .....	73
7.5. Résultats des questionnaires aux usagers .....	75
7.6. Résultats de la grille sémantique .....	77

---

## 1. INTRODUCTION

*« Marcher est la première chose qu'un bébé souhaite faire et la dernière chose qu'une personne âgée souhaite abandonner. La marche est un exercice qui ne requiert pas de gymnase. C'est l'ordonnance sans le médicament, le contrôle du poids sans le régime et le produit de beauté que l'on ne peut pas trouver chez le pharmacien. C'est le tranquillisant sans le comprimé, la thérapie sans le psychanalyste et les vacances qui ne coûtent rien. De plus, la marche ne pollue pas, consomme peu de ressources naturelles et est très efficace. C'est pratique, cela ne requiert aucun équipement particulier, c'est autoréglable et naturellement sécurisé. La marche est aussi naturelle que la respiration. »*

John Butcher, fondateur de Walk 21, 1999

12,5%, c'est le pourcentage de déplacements de moins de 1 km effectués en transports individuels motorisés (TIM) en Suisse en 2005 (OFS et ARE, 2007 : 36). Si ce chiffre s'applique à l'ensemble de la Suisse, loin s'en faut d'imaginer que les agglomérations sont de meilleurs exemples. On constate effectivement depuis quelques années une augmentation générale de la part de la mobilité motorisée en Suisse et en Europe et les grands centres urbains ne font pas figure d'exception.

Ce renforcement de l'utilisation de la voiture donne lieu à de nombreux problèmes touchant des thématiques variées, tels que l'environnement, la santé et l'aménagement du territoire. En effet, les villes sont traversées de part en part par un trafic automobile de plus en plus important, ce qui en augmente les externalités négatives : bruit, pollution, danger, sédentarité. Au-delà de son aspect proche du ridicule, ces quelques kilomètres effectués en TIM révèlent que nous bougeons de moins en moins. On assiste depuis les années 2000 à un nouveau constat : il y a « *des corrélations certaines entre vie urbaine, poids des populations et morbidité* » (Quincerot et Weil, 2008 : 9). L'Organisation mondiale de la santé (OMS) publie ainsi en 2010 que la sédentarité est le quatrième facteur de mortalité dans le monde car elle induit une augmentation des maladies cardiovasculaires, du diabète et des cancers (OMS, 2010 : 10). L'OMS signale également trois types d'évolution influant sur la santé : le vieillissement de la population, l'urbanisation rapide et anarchique et la mondialisation. Parmi ces éléments, retenons le deuxième qui nous intéresse pour la suite de ce travail. En effet, cette mutation révélée par l'OMS est importante pour comprendre comment nous sommes arrivés à une époque où les gens décident de prendre leur voiture pour effectuer des trajets de moins de 1 km.

Dès lors, la suite de la partie introductive de ce travail cherchera à faire le lien historique entre le développement urbain et les externalités engendrées par ce passage à la motorisation généralisée au travers du concept de régime d'urbanisation. Puis, les questions de recherche seront explicitées, ainsi que la méthodologie générale utilisée. La partie théorique sera alors traitée de façon à montrer le lien qui existe entre l'art et l'urbanisme. Pour ce faire, il s'agira de traiter dans un premier temps le monde de l'art puis celui de l'urbanisme avant de clore cette partie par une synthèse. La section suivante se concentrera sur le cas pratique en présentant son cadre général avant d'explicitier la méthodologie utilisée. Puis les résultats seront présentés avant d'être analysés plus

finement dans le but de revenir sur la question de recherche et les hypothèses y relatives. Finalement, une conclusion reviendra sur les éléments théoriques principaux et les résultats du cas pratique.

### **1.1. Urbanisation et mobilité**

Urbanisation, métropolisation, étalement urbain, mitage du territoire. Beaucoup de termes autour du même thème, cette tendance au toujours plus de ville. Ce développement de l'urbain peut être découpé en trois grandes phases ou régimes d'urbanisation selon Ascher (Da Cunha, 2010) : la première va de la fin du Moyen Âge à la révolution industrielle, la deuxième continue après cette même révolution jusqu'à la fin des Trente glorieuses et la dernière est l'époque plus récente qui a suivi les années 1970.

Ce découpage du développement urbain est le même que celui utilisé par Bassand qui, au regard du système de transport propre à chaque période, qualifie la ville préindustrielle de ville piétonne, la ville industrielle de ville multimodale et la ville postindustrielle de ville motorisée (Bassand, 2004). De plus, quelques années auparavant, Wiel employait également ces termes en avançant le passage d'une mobilité restreinte, héritée de la ville pédestre traditionnelle, à une mobilité facilitée, celle de la ville motorisée ou automobile (Wiel, 1999).

Par conséquent, cette première phase est la ville dite préindustrielle, correspondant à la ville médiévale. Son tissu est homogène, dense et bien délimité par des enceintes ; ses rues sont étroites car c'est aussi la ville du piéton. A la suite de la révolution industrielle qui conduit à un exode rural important, ce dernier modifie de ce fait les formes urbaines et un deuxième régime d'urbanisation peut être mis en lumière : la ville industrielle. Cette phase marque le début de l'utilisation des énergies fossiles, principalement le charbon. Le train fait son apparition et les vitesses de déplacement augmentent. Ce début du XX<sup>ème</sup> siècle voit la naissance de la Ford T, voiture historique qui a été la première à être produite en masse. Cependant, les transports publics sont le moyen de déplacement dominant jusqu'aux Trente Glorieuses et ils favorisent une extension des villes le long des axes de transport, conduisant ainsi au début du développement des périphéries avec la construction des premières maisons individuelles. Dès lors, le tissu urbain n'est plus dense et homogène comme il a pu l'être au Moyen-Âge et tous s'accordent pour dire que les années 1960 ont vu le règne de l'automobile s'instaurer dans et hors des villes. Le développement de la voiture individuelle répond au besoin de « *décongestionner les villes en les irriguant par de nouvelles voies largement dimensionnées* » (Wiel, 1999 : 57) et, en Suisse, c'est à cette époque que se construit le premier réseau autoroutier.

Depuis les années 1970, la troisième phase du développement de l'urbain, celle dans laquelle nous vivons actuellement, est caractéristique de la ville post-industrielle, à savoir une ville étalée aux limites floues, un urbain généralisé et une dispersion périphérique. Notamment basé sur la globalisation de l'économie et l'innovation technologique, le régime métropolitain a permis de se déplacer plus loin pour un rapport coût-temps inférieur. Ainsi, cela a conduit à un étalement urbain auquel un développement des transports en commun n'a pas été joint car, à l'époque, la voiture semblait être la solution idéale. En effet, cette dépendance à l'automobile s'est accentuée avec les efforts mis en œuvre par les politiques publiques pour améliorer les infrastructures routières, laissant



de côté le développement des transports en commun mais surtout les piétons (Piombini in Develey, 2012).

Les éléments présentés ci-dessus montrent ainsi le lien important qui a toujours existé entre formes urbaines et modes de déplacement. Ce tableau, issu du travail de mémoire de Develey (2012), reprend ici les éléments principaux énoncés ci-dessus :

	<b>Ville pédestre</b>	<b>Ville des transports en commun</b>	<b>Ville motorisée</b>
<b>Epoque</b>	Jusqu'au milieu du 18 <sup>ème</sup> siècle	Jusqu'au milieu du 20 <sup>ème</sup> siècle	Depuis 1970
<b>Régime d'urbanisation</b>	Pré-industriel	Industriel	Post-industriel
<b>Moyen de déplacement dominant</b>	Marche à pied	Trains, tramways	Automobile
<b>Densité</b>	Elevée	Elevée à moyenne	Faible, étalement urbain

Tableau 1 : lien entre mobilité et formes urbaines (Develey, 2012)

Dès lors, on constate une augmentation générale des distances et des temps de parcours en Suisse, et ce pour presque tous les moyens de transport. En effet, depuis 1984, nous sommes passés d'une distance moyenne quotidienne de 4,2 km à 6,2 km en train et de 1 km à 2,1 km à pied. La voiture, qui était le moyen de transport parcourant les plus grandes distances en 1984, le reste encore aujourd'hui puisque nous sommes passés de 19,2 km à 25,5 km par jour. En termes de durée de déplacement, cela correspond à une stagnation à 7,2 minutes en train (ce chiffre a augmenté entre 1984 et 1989 mais il est redescendu depuis) et à un passage de 16,6 minutes à 36,9 minutes à pied et de 29,8 minutes à 38,4 minutes en voiture (OFS et ARE, 2007 : 69).

	<b>Distance par jour (en km)</b>			<b>Durée de déplacement par jour (en minutes)</b>		
	<b>A pied</b>	<b>Voiture</b>	<b>Train</b>	<b>A pied</b>	<b>Voiture</b>	<b>Train</b>
<b>1984</b>	1.0	19.2	4.2	16.6	29.8	7.2
<b>1989</b>	1.0	21.4	5.0	12.8	35.4	10.1
<b>1994</b>	1.5	23.1	4.7	27.0	34.2	6.1
<b>2000</b>	1.7	25.6	5.2	30.7	39.0	6.6
<b>2005</b>	2.1	25.5	6.2	36.9	38.4	7.2

Tableau 2 : choix du moyen de transport pour la période 1984-2005 (OFS et ARE, 2007)

Si ces chiffres montrent une augmentation du nombre de kilomètres parcourus à pied, il ne faut pas oublier que le même rapport de l'Office Fédéral de la Statistique annonce que « 60% des étapes à pied n'excèdent pas 500 m et seulement 10% d'entre elles dépassent 2 km » (OFS et ARE, 2007 : 36). La moyenne présentée de 2,1 km quotidiens est donc à nuancer et il ne faut pas oublier que les TIMs restent majoritaires.

## 1.2. Externalités

Cette mobilité facilitée, pour reprendre le terme de Wiel, a certes le mérite de nous permettre de voyager plus vite et plus confortablement qu'à l'époque de la Renaissance, mais elle comporte également certaines externalités qui ne sont pas négligeables. En effet, les transports motorisés contribuent à la pollution atmosphérique en émettant gaz et particules fines et sont également responsables de nuisances sonores importantes, particulièrement dans les villes. De plus, la circulation automobile est dangereuse puisque Bonanomi-Schaffner relevait en 1990 qu'elle causait la mort de 1'000 personnes par année et en blessait 30'000. Chiffre alarmant s'il en est, l'auteur montrait également que cela correspondait à un mort toutes les neuf heures et un enfant blessé toutes les trois heures et demie (Bonanomi-Schaffner, 1990).

A ces problèmes s'est alors ajoutée une question de santé plus insidieuse relevée ci-dessus : la sédentarité induite par l'utilisation de TIM augmente les risques de maladies cardio-vasculaires, de diabète et de cancer. De plus, l'OMS indique qu'il « *est démontré que le fait de pratiquer une activité physique régulière réduit le risque de cardiopathie coronarienne et d'accident vasculaire cérébral, de diabète de type II, d'hypertension, de cancer du côlon, de cancer du sein et de dépression. En outre l'exercice physique est un déterminant essentiel de la dépense énergétique et est donc fondamental pour l'équilibre énergétique et le contrôle du poids* » (OMS, 2010 : 10). De ce fait, la sédentarité a un double coût : financier d'un côté et médical de l'autre. Marie Demers (2008 : 167) révèle qu'en 1995, « *les coûts directs de l'obésité s'élevaient à 70 milliards de dollars aux Etats-Unis, ce qui représentait 7% des dépenses de santé ; les coûts indirects se chiffraient quant à eux à 48 milliards de dollars* ». Quant à la Suisse, son bilan est tout aussi inquiétant puisque Raphaël Bize, chef de clinique de la Policlinique médicale universitaire de Lausanne, dans un entretien paru dans la revue Rue de l'Avenir, avançait que « *la sédentarité est responsable de 2,1 millions de cas de maladies, de 2900 morts et de 2,4 milliards de francs de coûts liés aux traitements indispensables* » (Bonnard, 2008 : 4).

## 1.3. Vers un changement des comportements ?

Ainsi, les effets néfastes de nos comportements actuels en matière de transport sont nombreux et indéniables mais, pour autant, le savoir suffit-il à faire changer nos habitudes ? Il semblerait que ce soit un pari difficile et que la solution n'est pas de condamner la ville mais de tenter d'améliorer son fonctionnement. A la question des moyens à mettre en œuvre, Quincerot et Weil estiment que l'urbanisme n'est pas le seul domaine à pouvoir répondre à ces questions mais que « *l'évolution viendra de la ville elle-même, de sa capacité de s'adapter, à condition qu'elle soit en mesure d'évoluer* » (Quincerot et Weil, 2008 : 21).

En conséquence, les solutions seraient multiples et feraient intervenir de nombreux domaines touchant au caractère urbain des territoires actuels. En effet, Wiel avance que « *c'est bien l'ensemble des moyens du développement urbain qu'il convient de mobiliser sans s'enfermer dans des logiques sectorielles* » (Wiel, 1999 : 131) et Quincerot et Weil rajoutent : « *médecins et amoureux des villes, les urbanistes ont besoin de vous !* » (Quincerot et Weil, 2008 : 26).

## 2. PROBLÉMATIQUE

### 2.1. Question de recherche

Si le passage du tout à l'automobile dans les années 1960-1970 a conduit à quelques oppositions, les mesures entreprises en premier lieu concernèrent plus particulièrement les transports publics avec la création de nouvelles lignes de tramway en « *site propre* » (Wiel, 1999 : 58). La question de la mobilité douce est, plus récente, est née dans les années 1980 avec le développement durable et les nouveaux enjeux de santé liés à la sédentarité lui ont permis de bénéficier de campagnes publicitaires, slogans et autres moyens de mise en avant par le corps médical (Quincerot et Weil, 2008).

Parallèlement, des études ont cherché à savoir ce qui donnait envie de marcher et quelles pouvaient être les incitations à la marche à pied. Le rôle de l'environnement construit a été mis en avant à plusieurs reprises car il aurait des vertus non négligeables en matière de mobilité douce. De plus, depuis quelques années, l'art investit les rues au travers de divers aménagements pérennes et éphémères (manifestations, festivals, etc.) dans le monde entier. La Suisse ne fait pas figure d'exception, au contraire, puisque des villes comme Genève ou Zurich sont très actives dans le milieu de l'art contemporain.

Dès lors, comme relevé précédemment, l'urbaniste n'est pas le seul acteur urbain à pouvoir jouer un rôle dans le développement des espaces publics et la question est donc de savoir si l'artiste aurait également une utilité à y ajouter sa touche personnelle. Ainsi, formulé autrement, l'art urbain peut-il inciter à la marche à pied ? De là découlent des questions secondaires, à savoir : quel type d'art ? Dans quel type d'espace public ?

### 2.2. Hypothèses

L'hypothèse de base de ce travail répond à la question de recherche par l'affirmative : oui, l'art urbain peut inciter à la marche. Cependant, il est envisagé que certaines conditions peuvent rendre l'espace public en question plus ou moins « marchable ». En réponse aux questions secondaires, si l'art incite à marcher, il ne s'agit pas de toutes les formes d'art urbain. Il est envisagé que l'art permettant une interaction avec les usagers aura un rôle incitateur bien plus grand que d'autres formes, tel que l'art monumental. De même, les espaces les plus propices seraient alors des lieux où les aménagements extérieurs ne sont pas ou peu développés. Ce serait dans ces configurations d'espace et de forme que l'art permettrait une interaction plus importante et, donc, qu'il « parlerait » le plus aux usagers et les inciterait ainsi de façon plus prononcée à se déplacer à pied.

### 2.3. Méthodologie générale

Comme évoqué ci-dessus, ce travail de recherche s'articule autour d'une partie théorique et d'une étude de cas pratique. La première partie sera développée autour de deux axes principaux : d'un côté le monde de l'art et de l'autre le monde de l'urbanisme. Ce choix se justifie par le manque de données scientifiques traitant du lien entre l'art dans l'aménagement des espaces publics et la mobilité douce. En effet, l'art est souvent utilisé à titre d'exemple dans le cadre d'étude plus générale sur la thématique de la mobilité douce et de l'environnement construit. La seconde partie se concentrera ensuite sur le

cas pratique de ce travail qui est un événement éphémère, à savoir le Festival des Arts Visuels de Vevey.

### **Cadre théorique**

Avant de pouvoir répondre à la question de recherche de ce travail, plusieurs champs théoriques seront mobilisés afin de traiter de l'ensemble de la problématique. En effet, autant la littérature concernant l'art dans les espaces publics que celle sur le rôle de l'environnement construit sur les comportements en terme de mobilité sont relativement bien fournies, autant le lien entre les deux a été peu étudié à ce jour.

Dès lors, la partie théorique de ce travail se divisera en trois parties distinctes. Il s'agira en premier lieu de traiter du domaine de l'art en interrogeant la relation entre l'art et l'urbanisme dans une perspective historique. On abordera de ce fait sa progressive mise de côté dans les musées, puis la volonté récente des artistes de l'en sortir et de l'amener hors des murs. Afin de mieux situer de quoi il s'agit lorsque l'on parle d'art urbain, il s'agira de dresser un petit tour d'horizon concernant ses origines et les différentes formes qu'il peut prendre, au moyen d'exemples concrets. Puis, la seconde partie concernant l'influence de l'environnement construit sur les comportements en matière de mobilité – et plus particulièrement de mobilité douce – s'attardera tout d'abord à définir la mobilité douce, la marchabilité et l'environnement construit avant de traiter de la question du lien entre ce dernier et la marche à pied. Finalement, la troisième partie théorique de ce travail consistera en une synthèse cherchant à faire le lien entre les deux parties la précédant.

### **Cas pratique**

Concernant l'étude de cas, l'art urbain a connu un essor dans les années 1960 en Europe, principalement en France, en Grande-Bretagne et en Allemagne. Par conséquent, de nombreux exemples peuvent être étudiés dans ces pays mais des cas en Suisse sont plus rares car ils tiennent souvent d'une exposition temporaire ou ne concernent qu'une place ou deux dans quelques villes. Dans le cadre de ce travail, le cas d'étude choisi est le Festival des Arts Visuels de Vevey qui s'est tenu du 8 au 30 septembre 2012 dans la ville du même nom. Tous les deux ans depuis 1998 (première édition en 1995), en septembre, durant trois semaines, l'événement investit une quarantaine de lieux dans la ville de Vevey : d'un musée à un théâtre en passant par les rues, les vitrines des commerçants et le passage sous-voies des CFF.

Afin de répondre à la question de recherche, un questionnaire a été établi dans le but de donner la parole aux usagers du festival. Ce questionnaire se présente sous la forme de questions fermées pour la plupart, ainsi que d'une grille sémantique permettant d'apprécier les espaces de façon plus fine. Parallèlement à ces entretiens, une entrevue avec un membre de l'équipe d'organisation du festival a été organisée et des observations sur le terrain ont été faites au moyen de photographies, de vidéos et de prise de notes. Ces derniers éléments donnent d'autres informations concernant les lieux et les usages pour une vision plus globale de la problématique de recherche. La méthodologie détaillée de la partie pratique sera explicitée dans la suite du travail.

### 3. CADRE THÉORIQUE

#### 3.1. « Du côté de l'art »

La relation entre l'art et la ville est principalement abordée dans la littérature du point de vue de l'art, voire de la sociologie culturelle mais bien plus rarement au regard de l'aménagement du territoire (Smadja, 2003). Le premier chapitre de cette partie s'intéressera donc à la question de l'art et des espaces publics dans une perspective historique puis fera un état des lieux de cette relation au moyen d'exemples dans diverses disciplines artistiques. Un deuxième chapitre plus bref se concentrera sur le lien entre l'art et la marche à pied car l'artiste a souvent utilisé et produit des œuvres en relation avec la marche à pied, et particulièrement en milieu urbain. Cette partie restera volontairement marginale et peu développée car elle ne concerne pas directement le sujet d'étude de ce travail. Pour finir, une synthèse permettra de reprendre les éléments principaux ayant été évoqués dans ce chapitre et d'ouvrir la discussion sur l'urbanisme.

##### 3.1.1. L'art et la ville

###### *Histoire*

Pour parler d'art et d'espaces publics, il faut avant tout faire un long saut en arrière pour revenir aux liens qui se sont tissés au fil du temps entre l'art et la ville. En effet, le métier d'architecte a longtemps été intimement lié à celui d'artiste puisque, selon Le Larousse (2005), ce dernier est une « *personne qui pratique un des beaux-arts* » et l'architecture en est un.

Dès lors, à l'époque de la Rome antique, l'architecte se devait de respecter des règles esthétiques « *d'une cohérence et d'une continuité exceptionnellement déterminantes* » (Charre, 1996 : 6). La géométrie et les mathématiques occupaient ainsi une place toute particulière dans la fondation et la construction des villes de l'empire romain. Les plans représentaient des « *figures géométriques parfaites* » (ibid : 10) qui cherchaient à faire correspondre la réalité sur le terrain à un plan formel idéal respectant des lois et des règles chiffrées. Cette rationalité esthétique très importante chez les Romains se traduisait effectivement par des lois telles que « *la largeur sera égale aux deux tiers de la longueur* ». Ainsi l'architecte était l'artiste qui tentait de reproduire « *un espace homogène et universel. Et ce n'est que par l'intermédiaire de cette forme nouvelle et particulière que l'homme a pu parvenir au concept d'un ordre cosmique unique, systématique* » (Horror Vacui in Charre, 1996 : 21). Plus tard, au Moyen-Âge, l'architecte ne cherche plus à représenter l'ordre cosmique mais la cité de Dieu. On parle alors de « *géométrie spiritualisée* », une architecture respectant des principes religieux dictés par les évêques de l'époque.

C'est à l'époque de la Renaissance que s'opère une première rupture. En effet, le développement des arts en Europe, et particulièrement en Italie, permet aux artistes de se détacher progressivement de l'emprise de l'Eglise. L'art n'est plus le produit de la religion mais de la Cité : la ville crée l'art et l'artiste en est le sculpteur (Charre, 1996 ; Smadja, 2003). Avec l'apparition de la perspective, le regard sur la ville est modifié et cela se manifeste notamment par l'œuvre de Brunelleschi, architecte florentin, qui s'attache à



adapter le lieu à son environnement. On peut également évoquer Michel-Ange qui est chargé, au XVI<sup>ème</sup> siècle, de redéfinir l'image de la Rome pontificale. Il trace ainsi la place du Capitole, véritable modèle d'art urbain, où il dépose la statue de Marc-Aurèle, remplacée aujourd'hui par une copie. Les artistes de la Renaissance, que ce soit Michel-Ange, Léonard de Vinci ou Filippo Brunelleschi, touchent à de nombreux domaines des beaux-arts et Daval parle d'eux comme de « *grands sculpteurs de la nature et de la ville* » (Daval in Smadja, 2003 : 12). Cette période est emblématique de la figure de l'artiste-architecte.



Figure 1 : la place du Capitole à Rome, redéfinie par Michel-Ange entre 1536 et 1546 (© Google Earth)



Figure 2 : la place du Capitole à Rome (© claude.dupras.com)

Cependant, ces artistes investissant de nombreux domaines artistiques vont peu à peu disparaître à partir du XVII<sup>ème</sup> siècle avec l'institutionnalisation des métiers différenciés d'architecte et d'artiste. En effet, c'est à cette époque que sont fondées l'Académie de Peinture et de Sculpture et l'Académie d'Architecture en France, respectivement en 1648 et 1671. De ce fait, les genres sont divisés et étanches l'un par rapport à l'autre : l'architecte est l'ingénieur de la ville alors que l'artiste est relégué à l'espace clos des musées, invention du siècle des Lumières. Les espaces publics sont conçus par les architectes et les ingénieurs et les artistes n'interviennent que ponctuellement à l'aide de statues monumentales à caractère plus commémoratif qu'artistique.

Ce retranchement de l'art dans les musées a longtemps perduré puisqu'il faut attendre le XX<sup>ème</sup> siècle pour que plusieurs artistes – notamment Picasso ou Braque – tentent de sortir l'art des musées mais ces tentatives ne portent pas leur fruit durant les premières décennies de ce siècle. Par conséquent, il faudra attendre la fin des années 1960 pour que ces démarches donnent lieu à de réelles expériences d'art urbain. Parallèlement, en France, on crée une nouvelle loi en 1951, visant « à réserver à l'occasion de la construction, de l'extension ou de la rénovation de certains bâtiments publics, une somme destinée à la réalisation d'une œuvre d'art commandée pour ce lieu » (Smadja, 2003 : 41). Cette loi, appelée la 1%-décoration, a surtout été appliquée dans le domaine de l'éducation nationale.

C'est ainsi qu'en voulant renouer avec la société en sortant l'art de l'atelier et des musées, plusieurs mouvements artistiques du début des années 1960 marquent cette rupture

dans le lien entre l'art et la ville, notamment le land art et les performances. On peut citer l'artiste Christo qui réalise des projets de grande envergure en intervenant sur des monuments ou des paysages. De plus, si les artistes ont d'abord arraché des affiches de publicité exposées en ville pour les parodier et les détourner avant de les placarder, toujours, dans des musées ou des salles d'exposition au début de la décennie, c'est surtout à partir de 1968 – avec ses grands changements sociaux et politiques – qu'ils ont réellement commencé à descendre dans la rue. C'est à cette période que l'on a entrepris les premiers graffitis et autres affichages « révolutionnaires » (Lemoine, 2005). C'est également à cette époque que les artistes ont été appelés à (re)travailler avec les architectes pour la première fois, et notamment en France dans le cadre de la Politique des Villes Nouvelles, grandes opportunités urbanistiques par excellence des années 1960 et 1970. Le but était de construire des villes dans le bassin parisien afin de répondre à la forte croissance démographique de ce dernier.

### **Formes qu'a pris l'art urbain depuis 1970**

A la question de la définition de l'art urbain, Huet avance qu'il s'agit d'un « savoir et d'une pratique relativement anciens, distincts de l'urbanisme et de l'architecture, qui permettent de donner une forme à la ville et plus particulièrement aux espaces publics » (Huet in Charre, 1992 : 19). L'art urbain serait alors indissociable de l'espace public, et donc de la ville. Les formes qu'il a pu prendre et les différents domaines ayant alors investi l'espace public au cours des dernières décennies sont infinies et en faire une énumération complète relèverait de l'impossible. En effet, l'espace public a intéressé autant les graffeurs que les artistes de rue, les danseurs que les sculpteurs ou encore les photographes. Dès lors, au vu de la grande diversité des manifestations de l'art dans l'espace public, nous ne nous attarderons ainsi que sur quelques cas représentatifs.



Figure 3 : graffiti de Banksy à Londres, sans date (© culturacolectiva.com)



Figure 4 : graffiti de Banksy à Londres, supposément daté de 2005 (© banksy-art.com)

Parmi les premières formes qu'a pu adopter l'art urbain au cours des dernières décennies, ses manifestations les plus « brutes » se sont traduites sur les murs et les sols. On peut citer le célèbre Banksy qui a commencé sur les façades des bâtiments de Bristol au début des années 1990 avant de développer son oeuvre sur l'ensemble du territoire britannique. A la même époque, Invader, un Français, se fait connaître en détournant le jeu vidéo Space Invaders : il dépose sur les murs des villes du monde entier des mosaïques représentant les personnages dudit jeu vidéo. Parmi les villes « envahies » figurent de nombreuses villes françaises et européennes, ainsi que quelques métropoles du reste du monde.



Les arts vivants ont également choisi d'investir l'espace public dans cette fin de premier millénaire et notamment la danse contemporaine. C'est le cas du chorégraphe Philippe Saire, dont la compagnie du même nom a utilisé la ville de Lausanne comme scène dans son projet intitulé *Cartographies* – nom qui n'est pas sans rappeler la géographie et l'urbanisme. Les 11 chorégraphies du projet, étalées sur 10 ans entre 2002 et 2012, se sont déroulées dans divers sites de la ville dans le but « *de sortir la danse des théâtres* » (Cie Philippe Saire, s.d.). On retrouve là la même idée que les artistes de la fin des années 1960 qui souhaitaient sortir l'art des musées. Le cas de la Compagnie Philippe Saire n'est pas isolé puisque l'école lausannoise de danse contemporaine Le Marchepied a également utilisé la ville comme terrain de jeu pour ses performances-parcours où le spectateur est invité à suivre les danseurs – le plus souvent dans des parcs – le temps de la représentation, une trentaine de minutes en général.



Figure 5 : *Cartographie 10* par la Cie Philippe Saire dans le Jardin des Colombes en 2011 (© 2011.festivalcite.ch)



Figure 6 : *Espèces d'Espaces* par les élèves du Marchepied dans le Jardin de l'Eracom en 2013 (© Diane Golay)

Plus généralement, des événements ayant pour cadre l'espace public se tiennent régulièrement dans le monde. C'est le cas de Vevey avec ses festivals des Artistes de Rue et des Arts Visuels. Le premier, qui se tient chaque année au mois d'août dans la vieille ville, propose acrobaties, danse et autres arts du cirque à même la rue, attirant un public curieux. Le second, étant le sujet de ce travail, sera développé par la suite.



Figure 7 : la pyramide de Bottrop de Wolfgang Christ au Emscher Park (© stahl-info.de)



Figure 8 : mise en lumières des bâtiments par Jonathan Park au Emscher Park (© urbalyon.fr)

Déjà évoquée plus haut, la commande publique a permis de développer la nouvelle figure de l'art en ville. Cependant, la plupart des œuvres sont des sculptures monumentales posées dans des espaces semblant ne pas avoir été pris en considération par l'artiste. Gérard Singer les définit ainsi comme des œuvres-objets, des *plop* (Smadja, 2003).



Dans d'autres cas de commande publique, l'art est utilisé dans le but de conférer de la qualité à des espaces dévalorisés. L'IBA (Exposition internationale d'architecture) de l'Emscher Park de 1989-1999 illustre bien ce propos. En effet, la Vallée de l'Emscher fait partie du bassin de la Ruhr, abritant 5 millions d'habitants et dont l'économie, basée à l'époque sur les mines de charbon, a laissé de grands terrains industriels en friche. Pour remédier à l'image négative de la région, on a lancé une large stratégie de rénovation écologique et culturelle qui s'est notamment traduite par l'intervention de nombreux artistes. Ceci a permis de créer une nouvelle identité au lieu et d'attirer des visiteurs, locaux et internationaux (Masbounji, 2004).



Figure 9 : la passerelle de l'Axe Majeur de Dani Karavan à Cergy-Pontoise (© lh4.googleusercontent.com)



Figure 10 : la tour belvédère et la place Hubert Renaud de l'Axe Majeur de Dani Karavan à Cergy-Pontoise (© commons.wikimedia.org)

De plus, suite à la construction des Villes Nouvelles en France, de nombreux artistes ont pu s'exprimer dans ces nouveaux espaces. C'est le cas de Cergy-Pontoise où l'artiste et sculpteur Dani Karavan a dessiné l'Axe majeur, un ensemble architectural composé de douze d'espaces publics sur 3 km. Parmi les différentes œuvres, nous pouvons citer la tour belvédère au centre de la place Hubert Renaud, l'esplanade de Paris et ses douze colonnes ou encore la passerelle reliant de son rouge vif l'amphithéâtre et la base de loisirs de la ville. Les travaux, qui ont débuté dans les années 1980, restent malheureusement encore inachevés car certaines œuvres sont en cours de finalisation.



Figure 11 : installation au Square de la Comédie pour les Yeux de la Ville, édition 2004 (© Ville de Genève)



Figure 12 : installation à la rue Coutance par TAKO et LRS architectes pour les Yeux de la Ville, édition 2006 (© tako.ch)

Masbounji (2004) avançait ainsi que le cas de Cergy-Pontoise était une expérience unique unissant urbanisme et monde de l'art au début du deuxième millénaire. Les années qui ont suivi ont montré que les deux domaines ont de plus en plus collaboré, que ce

soit dans le cadre d'aménagements éphémères ou pérennes. Pour illustrer les premiers, la ville de Genève organise chaque été le Festival des Yeux de la Ville qui fait travailler conjointement habitants, architectes, services publics et artistes internationaux. Les rues de certains quartiers sont ainsi transformées dans le but de faire réagir les usagers en leur donnant l'opportunité de poser un autre regard sur ces espaces urbains : « *la rue est alors reconquise et retrouve sa vocation initiale de lieu de vie, d'échange et de rencontre* » (Ville de Genève, 2004 : 6).

Concernant les aménagements pérennes, le Grand Lyon, fort du succès du réaménagement des Berges du Rhône au milieu des années 2000, a lancé un projet phare similaire pour les Rives de Saône. Traversant 14 communes de l'agglomération sur une cinquantaine de kilomètres, ce « *River movie* » fait un double pari : conjuguer l'aménagement du territoire à un projet artistique. C'est ainsi que des artistes internationaux, en étroite collaboration avec des architectes et des paysagistes, vont révéler la rivière, dévoilant pour 2013 les 15 premiers kilomètres de cette nouvelle voie de mobilité douce au bord de l'eau (Grand Lyon, 2012).



Figure 13 : Génialithe par Le Gentil Garçon pour les Rives de Saône, Lyon (© leprogres.fr)



Figure 14 : Souvenir du monde inversé par Le Gentil Garçon pour les Rives de Saône, Lyon (© lesrivesdesaone.com)

Ce petit panorama général permet donc de montrer la grande diversité de déclinaisons possibles qu'a pu prendre l'art urbain depuis la fin des années 1960. La ville se fait scène pour permettre à l'art et aux artistes de sortir des musées. Finalement, la collaboration entre l'art et l'urbanisme se découvre peu à peu et ne peut être que renforcée à l'avenir.

### 3.1.2. Art et marche à pied

En allant plus loin que la simple relation entre l'art et les espaces publics, on peut noter que l'intérêt des artistes pour la marche à pied a longtemps existé. La marche est alors l'occasion de lier d'une façon toute particulière le corps et la ville : « *elle permet aux hommes de s'approprier les lieux, d'y créer du lien social, de réactiver sa mémoire* » (Davila et al., 2008 : 4). C'est ainsi que Baudelaire flâne dans Paris qui devient « *objet de poésie lyrique* » (Benjamin in Davila et al., 2008 : 7). On retrouve la ville, ses rues et sa foule dans certains de ces poèmes, comme « *Les Foules* » ou « *À une passante* ». Plus tard, Breton et les surréalistes s'inspireront de leurs promenades pour certaines de leurs œuvres littéraires.

Depuis, de nombreux essayistes se sont attardés sur la question de la marche à pied ; c'est le cas de Rebecca Solnit et David Le Breton qui ont tout deux décidé de lui

rendre hommage dans leurs ouvrages respectivement intitulés *L'art de marcher* et *Eloge de la marche*. Ainsi, Le Breton (2000 : 163) avance que « *le marcheur se met en situation de se découvrir soi dans la brûlure des événements dont il ne saurait prévoir toutes les péripéties* ». De même, le philosophe français Thierry Paquot a publié plusieurs articles sur l'art de marcher dans la ville. Du côté des arts plastiques, la marche donne l'occasion de lier d'une façon toute particulière le corps et la ville : « *elle permet aux hommes de s'approprier les lieux, d'y créer du lien social, de réactiver sa mémoire* » (Davila et al., 2008 : 4).

De ce fait, la marche à pied « *est capable de produire une attitude ou une forme, de conduire à une réalisation plastique à partir du mouvement qu'elle incarne* » (Davila, 2002 : 15). C'est ainsi que certains artistes plastiques ont fait de la ville leur atelier et ont décidé de marcher comme d'autres prennent leurs pinceaux. Leur œuvre, prenant la forme de dérive, se traduit finalement sur différents supports. Parmi ces artistes « *cinéplastiques* », pour reprendre les mots de Davila (2002), citons Gabriel Orozco, Francis Alÿs (architecte de formation), Hendrik Sturm ou encore le collectif Stalker, qui, selon Lavadinho et Winkin (2004 : 39) « *font de l'acte de marcher une communication collective et rappellent qu'il est au cœur même de l'urbanité* ».



Figure 15 : The Leak, Francis Alÿs, Paris, 2003 (© multimedialab.be)



Figure 16 : The Green Line, Francis Alÿs, Jerusalem, 2004 (© art2day.co.uk)

### 3.1.3. Pour conclure

Après les prérogatives purement esthétiques auxquelles l'art se devait de répondre à la Rome antique et le vide artistique laissé par l'Eglise au Moyen-Âge, la Renaissance aura su faire de la figure de l'artiste-architecte un emblème de l'époque. En effet, il est difficile de placer Michel-Ange dans l'une ou l'autre de ces catégories quand on évoque la voûte de la Chapelle Sixtine. Par la suite, le siècle des Lumières marque une rupture en séparant presque définitivement les deux domaines, l'architecte devenant ingénieur et l'artiste étant relégué dans l'espace clos des musées. Comme on le sait, il faudra attendre un temps relativement long avant de voir l'art retrouver la ville et les espaces publics.

C'est ainsi que se sont développés deux mouvements : d'un côté l'art a réinvesti les espaces publics – au moyen de fresques ou de sculptures –, de l'autre des artistes ont décidé de marcher pour créer. Dès lors, la marche apparaît comme liée à l'art et la question du déplacement et du mouvement peut-être posée.



Effectivement, l'art semble induire un certain rythme dans le parcours qui a notamment permis de créer des visites thématiques dans quelques villes européennes. Le géographe et flâneur Pierre Corajoud a notamment proposé, en 2011, de suivre les traces des Space Invaders disséminés dans la ville de Lausanne par l'artiste Invader. Fort de cette première tentative réussie, l'expérience a été renouvelée en 2013 par l'Université Populaire de Lausanne, toujours avec Pierre Corajoud comme guide. Il s'agit d'une balade urbaine d'une heure qui a pour trame les mosaïques déposées sur les murs lausannois par l'artiste français. Elle mène ainsi de la gare au quartier de la Cité en passant par le Flon et la place de l'Europe. La ville de Bristol propose également aux touristes des visites thématiques dans le but de découvrir les nombreuses fresques et autres œuvres urbaines d'artistes comme Banksy.



*Figure 17 : balade urbaine à la découverte des Space Invaders, Lausanne, janvier 2011 (© Diane Golay)*



*Figure 18 : balade urbaine à la découverte des Space Invaders, Lausanne, janvier 2011 (© Diane Golay)*

Ces différents exemples montrent l'engouement du public et des professionnels pour un art urbain encore relativement récent. Cela permet également de mettre en lumière la relation qui existe entre l'art, la ville et la marche à pied et ouvre ainsi la question du lien entre la marche et l'environnement construit.

### **3.2. « Du côté de l'urbanisme »**

La mobilité est une des thématiques principales de l'urbanisme, entrant ainsi en considération de la première à la dernière étape d'un projet urbain, soit du diagnostic à la mise en pratique. En effet, le bâti d'une ville étant forcément lié à son système de transports, la recherche s'intéresse de plus en plus aux questions de mobilité, et notamment au regard du développement durable.

Ainsi, cette seconde partie s'attachera d'abord à poser les concepts clés de mobilité douce, de marchabilité et d'environnement construit. Puis, le lien entre la marche à pied et l'environnement construit sera traité de manière plus approfondie et on s'attardera sur les moyens pouvant être mis en œuvre pour encourager la marche à pied. Cette dernière partie sera également illustrée au travers d'exemples concrets. Pour finir, une synthèse permettra de reprendre les éléments principaux ayant été évoqués dans ce chapitre.

### 3.2.1. Mobilité douce, marchabilité et environnement construit

La mobilité douce représente l'ensemble des modes de transport qui dépendent de la force musculaire humaine (Etat de Vaud, s.d.). La marche à pied en est ainsi une des déclinaisons principales, avec le vélo. Puis suivent d'autres moyens minoritaires tels que la trottinette, les patins à roulette, etc. Dépendant uniquement de la capacité humaine à se mouvoir sans élément extérieur, la marche à pied est un mode ordinaire et primaire, Lavadinho et Winkin (2004 : 40) la définissant de « *premier geste de l'homme debout, que l'on parle d'hominisation ou des premiers pas dans la vie* ».

Cependant, comme expliqué ci-dessus, avec les progrès techniques accompagnant les derniers siècles, la marche à pied a peu à peu été remplacée par les transports en commun (train, tramway, etc.) puis par l'automobile, la grande dame des années 1960. S'en est ainsi suivie une dilatation des espaces construits en milieu urbain et une sédentarité de plus en plus marquée. Dans les années 1980, de nouvelles considérations environnementales ont émergé, donnant naissance au concept de développement durable, défini pour la première fois dans le Rapport Brundtland en 1987 comme « *un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs* » (Brundtland, 1987 : 54). Cette prise de conscience de la problématique du changement climatique et des problèmes de santé a vraisemblablement servi de déclic (Lavadinho, 2011a) et a lancé un nouvel essor dans les recherches concernant la mobilité en rapport avec la dégradation de notre environnement.

Parallèlement aux opérateurs de transports publics et aux ingénieurs, d'autres collectivités se préoccupent également de la question de la mobilité : « *il [le piéton] intéresse sociologues, urbanistes, politiques, ingénieurs, opérateurs des transports publics* » (Lavadinho, 2011a : 6). De plus, parmi les nombreuses thématiques pouvant être abordées au regard de la mobilité douce, la sédentarité est celle qui lie le plus souvent l'urbanisme et le milieu de la santé. En effet, quand le premier cherche à promouvoir la mobilité douce dans un but de durabilité en limitant le trafic motorisé (pollution, bruit, etc.), le deuxième vise à encourager les modes doux avec pour objectif de lutter contre la sédentarité et les problèmes de santé qu'elle induit.

La question de la mobilité douce s'est développée à la fin des années 1990 à la suite de « *l'essor du tourisme urbain qui [...] a joué un rôle non négligeable dans cette évolution qui a consisté en un glissement de la valeur hédonique de la marche loisir vers la marche en ville* » (Lavadinho, 2011a : 7). On se rend désormais en train ou en avion dans une ville pour un weekend et les visiteurs en parcourent les rues de préférence à pied. Dès lors, les grandes métropoles ont tout intérêt à développer des réseaux de mobilité douce. C'est ainsi que sont nés des concepts tels que la charte internationale de la marche, issue des conférences internationales Walk 21, et les plans piétons.

Walk 21 est une association internationale qui a pour objectif de promouvoir la marche à pied en ville. Elle organise chaque année des conférences depuis 2000 et a créé une charte internationale de la marche. Cette dernière énonce huit principes qui se déclinent chacun en une dizaine de mesures plus spécifiques. Il s'agit ainsi de favoriser l'insertion sociale, de bien concevoir des espaces destinés aux marcheurs, d'améliorer l'intégration des réseaux (car la marche à pied est constitutive de tout déplacement), de réduire les

dangers de la route, etc. Parmi les mesures citées, évoquons la nécessité de mettre en place un « *plan d'action concis et complet en faveur de la marche* » (Walk 21, 2009 : 6).

Ce plan d'action se traduit dans la pratique par des plans piétons dont l'un des premiers a été celui de la ville de Genève en 1995. De nombreuses autres villes européennes l'ont suivie dans cette approche, notamment Londres « *avec son Walking London qui ambitionne de faire de la capitale britannique la ville la plus marchable du monde d'ici 2015* » (Lavadinho, 2011a : 11).

On entend par marchable une ville ou un quartier dont la marchabilité, qui représente « *l'adaptation d'un environnement construit aux déplacements à pied* » (Kayser, 2008 : 33), est élevée. La question du rôle de l'environnement construit est ainsi posée et ce dernier peut être défini comme l'environnement physique construit par les activités humaines (Saelens et Handy, 2008). Pour Handy, Boarnet et Killingsworth (2002), l'environnement construit comprend plusieurs éléments distincts que sont le design urbain, l'utilisation du sol et le système de transport : « *the 'built environment' as we define it, comprises urban design, land use, and the transportation system* » (ibid : 65). Ces trois grands axes représentent ainsi autant les éléments physiques tels que les bâtiments, leur arrangement et leur apparence de même que la distribution des activités dans ces espaces construits, leur densité et les routes, pistes cyclables et autres trottoirs.

### **3.2.2. Lien entre la marche à pied et l'environnement construit**

Parmi les collectivités s'étant intéressées à la marche à pied, le domaine de la santé pose un regard tout particulier sur l'environnement construit depuis quelques années, particulièrement dans le monde anglo-saxon. En effet, l'OMS (2010 : 37) a déclaré que « *les politiques environnementales qui influent sur les modes de transport utilisés ou qui agrandissent l'espace public réservé aux activités de loisir peuvent contribuer à accroître le niveau d'activité physique dans la population et avoir ainsi un effet bénéfique notable sur la santé* ». Pour le domaine de la santé, il est clair que l'environnement construit est un facteur déterminant dans l'incitation à la marche à pied. De nombreux auteurs (Handy, Boarnet et Killingsworth, 2002 et Saelens et Handy, 2008) se sont ainsi attardés sur cette question et ont mis en lumière plusieurs dimensions de l'environnement construit ayant une influence sur l'activité physique à l'échelle du quartier. Il s'agit de la densité, de la mixité, de la connectivité, de l'échelle des rues (à dimension humaine ou motorisée) et des qualités esthétiques d'un lieu donné. De plus, certaines recherches ont été publiées dans des revues d'urbanisme ; c'est le cas d'un article paru dans le périodique *Urbia* où Bengt Kayser, Professeur en Médecine du Sport à Genève, s'intéresse à l'environnement construit comme déterminant de l'activité physique. Dès lors, il utilise les mêmes facteurs que ces collègues anglo-saxons pour « *évaluer les caractéristiques plus ou moins favorables à la marche de l'environnement construit [...] : la densité de la population, la mixité de l'utilisation du sol et la connectivité* » (Kayser, 2008 : 35).

Parallèlement, des études en urbanisme ont également cherché à démontrer qu'il existe bel et bien un lien entre l'environnement construit et la marche à pied et à définir quels sont les facteurs d'une bonne marchabilité. En effet, un environnement construit de qualité aurait des vertus non négligeables en matière de mobilité douce et le rôle de l'urbaniste serait alors de « *reconstruire des villes accueillantes aux piétons et aux cyclistes, diversifier les espaces verts, faire des rues intéressantes à parcourir à pied* » (Quincerot

et Weil, 2008 : 26). De plus, certaines recherches ont révélé des facteurs relativement semblables à ceux du domaine de la santé. C'est notamment ce que Lavadinho et Pini (2005 : 3) ont analysé à travers la littérature traitant les impacts de l'environnement sur les comportements en matière de mobilité ; ils ont ainsi mis en exergue toute une série de facteurs regroupés en six grandes thématiques : sécurité routière et nuisances liées au trafic, sécurité personnelle, esthétique, marchabilité, continuité et connectivité, et fonctionnalité. On retrouve ainsi certains facteurs déjà cités préalablement par le milieu médical tels que la mixité, la densité ou la connectivité des rues mais également certains éléments nouveaux comme la sécurité ou l'éclairage.

Cependant, Lavadinho et Pini (2005 : 4) avancent que la marchabilité ne se mesure pas uniquement à des facteurs physiques de l'environnement construit mais doit également tenir compte d'autres paramètres telles que les « *dimensions historiques, sociales et symboliques de la marche* ». Cela fait également écho aux recherches de Lavadinho et Winkin qui ont mis en avant deux composantes principales de la marche à pied, qui sont l'aménagement matériel et l'aménagement symbolique, soit sa composante physique et sa composante idéelle (Lavadinho et Winkin, 2005). En effet, le piéton qui marche en ville utilise à la fois ses jambes mais également sa mémoire, ses souvenirs, ses sens. Ces différentes dimensions de la marche, qu'elle soit physique, esthétique, sociale ou sensible, ont notamment été étudiées par Thomas qui avance que la marche engage « *la manière dont le piéton éprouve l'espace* » (Thomas, 2007 : 23) et qu'elle est un « *moyen de s'ancrer à la ville* » (ibid : 15). D'autres travaux (Thibaud, 2007) ont ainsi démontré qu'une rue rectiligne et lisse, uniquement dédiée à la marche, est certes fonctionnelle mais son attractivité du point de vue des usagers est relativement faible. Les piétons ont tendance à préférer des espaces « *denses matériellement où le piéton se fraye son chemin en prêtant attention à ce qui l'entoure* » (ibid : 110). Autrement dit, « *pour être vivante, une rue résidentielle a besoin d'être habitée, et non simplement parcourue* » (Soulie, 2012 : 6). La marche se conçoit ainsi comme une déclinaison de potentialités de parcours et de temps d'arrêt : « *l'idée à retenir ici est qu'un espace propice à la marche est un espace laissant des alternatives aux passants* » (Thibaud, 2007 : 112).

Ces alternatives ou potentialités se conceptualisent sous la forme de « prises » et ont été traitées par plusieurs auteurs (Lavadinho et Winkin, 2004 ; Lavadinho et Winkin, 2005 ; Thibaud, 2007 ; Lavadinho et Lensel, 2012). Selon Lavadinho, la prise est un des éléments clés dans l'incitation à la marche à pied. En effet, elle est l'une des propriétés qui rend la marche osmotique, c'est-à-dire perméable, et le piéton réactif (Lavadinho, 2012c) : « *ces prises servent de points de repère qui ponctuent le cheminement et guident les pas du marcheur* » (Lavadinho, 2011b : 164). Les prises peuvent être des attracteurs ou des souffles. Dans le premier cas, il peut autant être question d'éléments qui ponctuent l'espace qu'ils sont des destinations en tant que telles. Il peut par exemple s'agir d'une boutique, d'un restaurant ou d'un musée. Dans l'autre cas, les souffles donnent aux usagers l'occasion de continuer le parcours entre deux attracteurs. En effet, contrairement à ces derniers, les souffles ne sont pas des destinations à proprement parler mais permettent de rendre le trajet intéressant : « *ces souffles sont, comme leur nom l'indique, des lieux comportant des échappées visuelles ou des mini-agencements qui permettent au citoyen de respirer quelques instants et de reprendre ses marques* » (Lavadinho, 2011b : 170). Il peut ainsi s'agir d'un banc, d'une fontaine ou d'un parc.



La combinaison de prises – qu'elles soient attracteurs ou souffles – permet de guider le marcheur et de rythmer son parcours. Cette avancée par étape correspond à ce que Lavadinho définit comme le cabotage urbain : « *aller de proche en proche au gré d'attracteurs qui s'enchaînent et qui éveillent successivement l'intérêt du marcheur au fur et à mesure de sa progression* » (Lavadinho, 2011b : 170). Tel un navire allant de port en port, le piéton dérive d'attracteurs en attracteurs en passant par des souffles qui, tous réunis, rendent son parcours *marchable*.

Les prises, avec la rugosité, la latéralisation et la différenciation, sont une des quatre notions formant la marche texturisante (Lavadinho, 2011b). La texturisation représente l'idée que l'espace n'est pas lisse mais, au contraire, rugueux et varié selon les éléments qu'ils comportent. Le piéton, à l'aide de ses cinq sens, est plus attentif à son environnement qu'un automobiliste allant d'un point A à un point B. C'est pour cette raison que « *plus un environnement est 'texturisé', plus il est marchable* » (Lavadinho, 2012b : 101). Les aménagements urbains méritent alors qu'on y accorde une attention toute particulière afin de faciliter la vie du piéton. Il s'agit ainsi d'augmenter la qualité et la visibilité de la texturisation en question. De même, « *une répartition judicieuse entre souffles et attracteurs sur un itinéraire donné favorise les stratégies de cabotage et encourage ainsi des pratiques plus assidues de la marche en ville* » (Lavadinho, 2012a : 2).

Pour augmenter la qualité de la texturisation, il s'agit de dynamiser le cabotage urbain en faisant de la marche un plaisir pour l'urbain lambda. En effet, la majorité des gens choisissent de prendre la voiture ou le bus pour leurs trajets quotidiens, l'enjeu est donc d'opérer un changement modal en valorisant la marche à pied. Pour ce faire, Lavadinho et Winkin ont développé le concept de ludification comme technique d'augmentation de la texturisation des espaces construits publics (Lavadinho et Winkin, 2009 ; Lavadinho, 2011c). Le terme « *ludification* » est un mot-valise formé de « *ludique* » et de « *fluidification* » car il représente la fluidification du trafic pouvant être induite en rendant l'environnement construit ludique. La ludification peut également être définie comme « *les agencements qui permettent de rendre le trajet attractif et distrayant pour l'utilisateur en faisant appel à sa curiosité naturelle et à son sens de la découverte* » (Lavadinho, 2011b : 228).

La ludification permet ainsi de réenchanter la ville en allant plus loin dans la création d'espaces purement fonctionnels. La part de plaisir que la marche doit produire se traduit dans la ludification qui permet de changer le regard des piétons sur les espaces publics qui les entourent. Le but de la ludification est d'encourager le marcheur à « *renouveler ces expériences agréables et à adopter plus facilement des pratiques de marche au quotidien* » (idem : 230) : elle crée ainsi des prises pour les piétons.



### Quelques exemples

Au travers de différents exemples en Europe et ailleurs, principalement tirés d'un article de Lavadinho (2011c), nous allons ici illustrer le concept de ludification. Nous nous attarderons dans un premier temps sur les événements éphémères de Paris-Plages et du Festival Arbres et Lumières à Genève, puis nous ferons un interlude avec le cas de la FunTheory avant de passer aux aménagements pérennes de la Place Rouge à St-Gall et des berges de la rivière Cheonggyecheon à Séoul.



Figure 19 : Bruxelles les Bains (© bruplus.irisnet.be)



Figure 20 : Paris Plages (© sandyschopbach.blogspot.ch)

Paris-Plages, événement phare de la capitale française, est une opération estivale occupant les rives de la Seine depuis 2002. Il s'agit de plus de 3 km de berges ensablées pour l'occasion et sur lesquelles se déroulent de nombreuses activités ludiques et sportives. Depuis 2007, le Parc de la Villette a également été intégré au projet et offre, en combinaison avec les rives de la Seine, un sentiment de vacances aux Parisiens qui ont tout de suite adhéré au projet. Pour ne citer qu'un chiffre, Paris-Plages rassemble plus de 150'000 visiteurs par jour (Lavadinho, 2011c). Bien que Paris ne soit pas la ville instigatrice de l'événement, elle a inspiré de nombreuses autres villes européennes, telles que Berlin, Bruxelles ou même Lausanne, à des échelles bien évidemment différentes.



Figure 21 : Festival Arbres et Lumières, édition 2011 (© le-riad-d-annecy.fr)



Figure 22 : Festival Arbres et Lumières, édition 2009 (© genevadailyphoto.com)

A une toute autre période de l'année, le Festival Arbres et Lumière à Genève habille certains arbres de la ville par des œuvres d'artistes suisses et européens. En 2012, onze arbres ont été parés de créations lumineuses dans la vieille ville de Genève, permettant ainsi aux usagers de découvrir la ville autrement (Ville de Genève, 2012).

Lancée sur Internet en 2009 par VolksWagen, la FunTheory est un concours qui, comme son nom l'indique, avait pour but de rendre ludique des événements quotidiens. Les participants ont ainsi proposé leur vision de la FunTheory dans le but de gagner 2500€. Parmi les projets primés, certains ont agi directement dans l'espace public dans le but de ludifier l'environnement : à Stockholm, on a créé un clavier de piano géant sur un escalier longeant un escalier roulant. Chaque marche représentait une touche et émettait le son lui correspondant lorsqu'un piéton l'empruntait. Le but de l'opération était d'inciter les gens à emprunter l'escalier plutôt que l'escalator et il a été largement accompli puisque les passants, intrigués, ont non seulement utilisé leur deux jambes mais certains ont également pris le temps de jouer avec cet aménagement insolite de l'espace public : « *l'escalier a ainsi enregistré une hausse de fréquentation de 66%* » (Ville de Strasbourg, 2012 : 26).

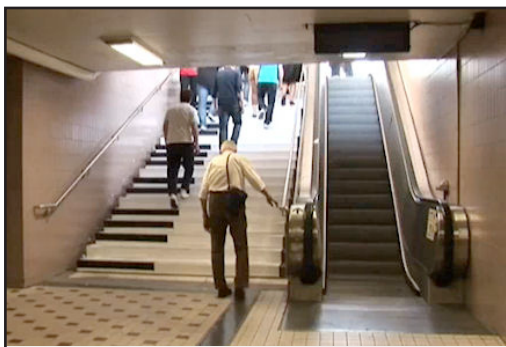


Figure 23 : Piano Staircase, Stockholm, 2009 (©inudgeyou.com)



Figure 24 : Piano Staircase, Stockholm, 2009 (©inudgeyou.com)

En matière d'aménagement de l'espace public en Suisse, la Place Rouge, également appelée Stadtlounge, à St-Gall, est un exemple de ludification réussie d'un espace de rencontre et de sociabilité. Réalisé par Pipilotti Rist et Carlos Martinez, il s'agit du projet lauréat d'un concours lancé par la Banque Raiffeisen en 2005 (Raiffeisen, s.d.). Salon urbain, comme l'appelle la banque, ou place publique, cette zone de rencontre, où piétons et véhicules cohabitent, allie couleur rouge et mobilier urbain original « *dans le but de créer un sentiment de familiarité et de bien-être* » (Lavadinho, 2011c : 22).



Figure 25 : Stadtlounge par Pipilotti Rist et Carlos Martinez, St-Gall, 2005 (© blog.hslu.ch)



Figure 26 : Stadtlounge par Pipilotti Rist et Carlos Martinez, St-Gall, 2005 (© hauserwirth.com)



Finalement, nous citerons en dernier lieu le réaménagement emblématique de la rivière Cheonggyecheon qui traverse Séoul, capitale de la Corée du Sud. Dans les années 1970, le maire de l'époque choisit d'enterrer le cours d'eau afin de créer une autoroute en plein cœur de la métropole. Des dizaines d'années plus tard, à l'aube du deuxième millénaire, les pollutions engendrées par la voie rapide de même que le bruit et la gêne occasionnée pour les riverains ont encouragé le nouveau maire à la démolir dans le but de redonner à la rivière Cheonggyecheon son identité initiale. C'est ainsi qu'en 2005, après quelques années de travaux couplant la création de nouvelles lignes de transport public et le réaménagement des rives, ces dernières sont redevenues un lieu important et apprécié des locaux et des touristes.



Figure 27 : réaménagement de la rivière Cheonggyecheon, Séoul (© images.nationalgeographic.com)



Figure 28 : réaménagement de la rivière Cheonggyecheon, Séoul (© upload.wikimedia.org)

### 3.2.3. Pour conclure

La ludification apparaît alors comme un concept clé dans ce travail puisqu'il s'agit de créer des environnements propices à la marche à pied et d'inciter les usagers à entreprendre une partie ou la totalité de leurs trajets quotidiens en utilisant leurs deux jambes. Que ce soit pour des aménagements éphémères ou pérennes, la ludification permet de donner à ces espaces un autre visage.

Si la notion de paysage est de plus en plus traitée et les paysagistes toujours plus sollicités quant à la question des nouveaux aménagements urbains (Lavadinho, 2011a), l'art peut et doit être appelé à jouer un rôle relativement similaire. En effet, il pourrait alors faire office d'attracteur dans l'espace public et permettrait de rythmer les parcours au quotidien. De plus, comme nous l'avons vu précédemment, des artistes ont déjà participé à des événements éphémères (Festival Arbres et Lumières de Genève) ou à l'aménagement d'espaces publics sur mandat privé (Place Rouge à St-Gall) et ces exemples devraient servir de modèle pour le futur car, comme le relève Lavadinho (ibid : 8), « *on sent un désir de réappropriation de la rue émerger pour faire place à des mouvements festifs, culturels et artistiques* ». Ce désir se manifeste notamment par l'exemple du Plan piéton de Strasbourg dans lequel l'action 1 envisage de faire redécouvrir le plaisir de la marche à pied aux moyens d'actions événementielles en partenariat avec des écoles d'art et d'architecture (Ville de Strasbourg, 2012).

### 3.3. Synthèse

Comme nous l'avons vu ci-dessus, la Renaissance a été la période la plus mirobolante pour les artistes puisque, d'abord en Italie puis dans le reste de l'Europe, ces derniers peignaient et sculptaient autant qu'ils dessinaient ou projetaient. On peut notamment citer Léonard de Vinci, à qui l'on doit la célèbre Joconde et qui a ramené en France ses concepts architecturaux que l'on retrouve par exemple au château de Chambord (Bazou, 2012). Cette époque emblématique de la figure de l'artiste-architecte a ensuite laissé place à un nouveau cloisonnement entre l'art et l'architecture à partir du siècle des Lumières et existant encore aujourd'hui. Dès lors, on a étiqueté les arts par genre et c'est ainsi que l'artiste sera différencié de l'architecte jusqu'à nos jours.

Cependant, le XX<sup>ème</sup> siècle montre les premiers prémices d'un mouvement de plus en plus important qui, dans la deuxième moitié du siècle, se traduira sous plusieurs formes : land art, performances, graffitis, etc. Depuis, l'art investit également les rues lors d'événements éphémères qui font redécouvrir des lieux urbains ou dans des aménagements pérennes comme cela a été le cas à Cergy-Pontoise avec l'œuvre monumentale de Dani Karavan. Ces expériences fortes ont permis d'appeler l'art à s'inscrire dans les espaces de la cité d'aujourd'hui (Charre, 1992). Ainsi, « *on peut dire que le retour de l'artiste sur l'espace public, le situe aujourd'hui de plus en plus comme un acteur, comme un contributeur légitime de la transformation et même de la conception de cet espace public et du paysage des villes* » (Smadja, 2003 : 49).

L'art, selon les spécialistes de la question, pourrait ainsi être « *la seule instance capable de réanimer un monde qui l'a trop longtemps marginalisé* » (Charre, 1992 : 10). Si cette idée peut être perçue comme forte voire extrême, les urbanistes et autres spécialistes du territoire vont également dans le sens d'un « *élargissement de la pensée urbaine* » (ibid : 10). En effet, de plus en plus de chercheurs s'intéressent à la question de l'art dans la ville et des colloques se tiennent régulièrement dans des universités à travers le monde afin de traiter de la question. C'est le cas de la Sorbonne, à Paris, qui accueille chaque année depuis 2006 une série de rencontres-débats sous le thème « *art [espace] public* ». De même, l'Université Laval, au Québec, a organisé en 2013 un colloque ayant pour titre « *l'art, le citoyen et le site : habiter l'espace public à l'ère de l'image* ». Ces deux exemples, parmi tant d'autres, montrent bien l'attrait actuel pour la question de l'art dans la ville.

Dès lors, qu'en est-il de la marche à pied ? Si les problèmes liés à la sédentarité exposés plus haut s'aggravent avec le temps, il est apparu que l'environnement construit joue un rôle certain dans les mobilités urbaines d'aujourd'hui. Cependant, la ville ne doit pas être condamnée pour son état actuel mais une évolution et une adaptation de ses formes sont à envisager sous un regard nouveau que l'art, justement, peut apporter. Autrement dit, « *l'art ne s'accommode pas du rôle de décor passif ; en appeler à lui, c'est accepter un réel renouvellement des méthodes de composition urbaine* » (Bonniel in Charre, 1992 : 95).

C'est ainsi que Lavadinho et Winkin (2004) cherchent à valoriser une collaboration entre urbanistes et artistes. En effet, ils avancent l'idée que « *la démarche artistique, qui joue sur un autre registre, plus émotionnel et plus ludique, pourrait réussir là où les opérations*

*lourdes ont échoué* » (ibid : 40). Cela nous amène ainsi à la question du réenchâtement des villes et de la ludification. Comme évoqué ci-dessus, cette dernière permet de donner un regard neuf aux usagers sur des espaces qu'ils fréquentent au quotidien ou de façon plus sporadique. Cela se traduit par des interventions rythmant les parcours au travers de prises dans l'espace public. Les prises, qui sont des potentialités de parcours et de temps d'arrêt, sont ainsi des éléments clés dans le traitement de la mobilité douce et l'art urbain est amené à jouer un rôle primordial dans cette optique.

En effet, plusieurs exemples évoqués au chapitre précédent ont montré que de nombreuses villes ont opté pour des événements ludiques et artistiques éphémères (Festival Arbres et Lumières à Genève, Festival des Artistes de Rue à Vevey, etc.) ou des aménagements pérennes en collaboration avec des artistes (Rives de Saône à Lyon, Place Rouge à St-Gall), qui, tous, ont rendu la part belle à l'art sous de nombreuses formes. Ces expériences, en plus d'être originales, montrent que l'artiste a sa place dans le domaine de l'aménagement du territoire et que son rôle ne peut être appelé qu'à augmenter dans le futur.

En conclusion, ce premier volet théorique a d'abord montré le lien qui existe entre l'artiste et l'architecte, puis l'impact d'un environnement construit adéquat sur les comportements en matière de mobilité. A travers les notions de prises, de ludification et de réenchâtement, nous avons pu faire apparaître que l'art est un des moyens à la disposition des aménageurs et des concepteurs pour encourager les usagers à préférer les modes doux pour leurs déplacements quotidiens. De plus, on ne peut que souligner « *l'importance d'une meilleure communication entre artistes et architectes qui permettrait une collaboration plus fructueuse* » (Schönenberg, 2012 : 27). Nous avons ainsi fait ressortir tout le potentiel résidant dans l'art pour influencer les comportements des usagers, du moins de manière théorique. Dès lors, la question pratique peut se poser et s'ouvrent à présent les chapitres qui vont traiter de cet aspect.



## 4. CAS PRATIQUE

Dans le cadre de ce travail de mémoire, il a fallu trouver un cas d'étude pour mettre à l'épreuve les questions de recherche et les hypothèses y relatives. Afin d'en faciliter la faisabilité, il était préférable de trouver un cas régional. Or, si plusieurs villes présentent des espaces publics pour lesquels des artistes ont participé à leur conception, il s'agit pour la plupart du temps de ronds points présentant des œuvres monumentales ou d'espaces dédiés au repos et à la pérégrination (Place Rouge à St-Gall). Ainsi, peu de cas d'aménagement pérenne se sont montrés concluants et le choix définitif s'est donc porté sur un événement éphémère.

Il s'agit du Festival des Arts Visuels « Images » de Vevey, ci-après Festival Images, qui s'est tenu dans la ville vaudoise du 8 au 30 septembre 2012. Le choix de ce cas d'étude s'explique par plusieurs raisons. En premier lieu, le festival a investi deux types de lieux : des espaces clos, principalement des galeries et l'ex-EPA, un ancien centre commercial désaffecté, et des espaces publics. En effet, à travers la vieille ville, les organisateurs ont proposé différentes œuvres artistiques. La deuxième raison de ce choix concerne le public cible. Il ne s'agit pas forcément de connaisseurs et d'amateurs d'art mais également de passants lambda, venus de Vevey ou d'ailleurs puisque les espaces publics en plein air permettent de toucher un public plus large que les visiteurs avertis. Pour finir, la dernière raison de ce choix est pragmatique car il était plus facile d'étudier un cas régional où plusieurs visites étaient possibles plutôt qu'un terrain à l'autre bout de la Suisse ou du monde.

Dès lors, le volet pratique de ce travail va se découper de la façon suivante : nous nous attacherons dans un premier temps à présenter le Festival Images, son historique et son édition 2012. Puis nous exposerons en détails la méthodologie utilisée pour la réalisation de ce travail avant de nous pencher sur les résultats. Ces derniers seront d'abord présentés de façon à exposer tous les éléments ayant été recueillis en septembre, puis nous passerons à leur analyse.

### 4.1. Présentation du Festival Images

Vevey se situe sur la rive nord du lac Léman dans le canton de Vaud en Suisse. Quatrième localité du canton de par sa population, Vevey est une ville au long passé culturel. En effet, nombre d'artistes (peintres, musiciens, écrivains) y ont vécu au cours des siècles, tels que Jean-Jacques Rousseau, François Aimé Louis Dumoulin, Victor Hugo, Rodo ou encore Charlie Chaplin ; de plus, la ville abrite une école de photographie à la réputation internationale, ainsi que le musée suisse de l'appareil photographique. Cette identité forte a encouragé la commune à faire de Vevey une vitrine culturelle et créatrice dans le bassin lémanique, suite à la fermeture des Ateliers de constructions mécaniques en 1992 qui clôt le chapitre industriel de la ville.

C'est ainsi que naît en 1998 le label « Vevey, ville d'images » dans le but de développer la vocation commerciale de Vevey en lien avec l'image et la communication. En 1999, la ville crée la Fondation Vevey, ville d'images, qui vise ainsi « à la promotion et au développement culturel de la région dans le domaine des arts visuels, à travers la valorisation du concept Vevey, ville d'images » (Ville de Vevey, s.d.). Dès lors, la



fondation organise le Festival Images qui se tient dans la vieille ville tous les deux ans depuis 1998.

Le Festival Images devient ainsi la vitrine événementielle de la fondation et a pour modèle les Rencontres photographiques d'Arles, grand festival international dans le domaine. L'année 2008 marque une rupture dans l'histoire de l'événement puisqu'en changeant d'équipe de direction, le festival est désormais gratuit dans le but d'attirer un public toujours plus nombreux. C'est ainsi que se déclinent deux types d'expositions : celles en intérieur et celles à l'extérieur. En 2010, les chiffres indiquent que 30 000 et 80 000 personnes ont respectivement visité les expositions en intérieur et en plein air<sup>1</sup>.



Figure 29 : plan du Festival Images (© Festival Images)

Concernant l'édition 2012, elle s'est tenue du 8 au 30 septembre et a proposé plus de 60 expositions et événements représentant 20 pays différents. Le plan ci-dessus présente la localisation de la totalité des expositions avec les expositions intérieures en rose et celles en extérieur en bleu. La liste ci-contre décrit de façon plus détaillée les œuvres présentées durant le festival en respectant la numérotation du plan. Les expositions en intérieur se sont majoritairement concentrées dans l'ex-EPA, ancien bâtiment du distributeur alimentaire du même nom. Ce lieu d'un genre tout particulier a ainsi abrité une grande partie des expositions en intérieur et a présenté les résultats des deux concours internationaux lancés par la Fondation Vevey, ville d'images. Parmi les autres espaces fermés accueillant des expositions pour l'édition 2012, nous pouvons citer le Musée historique, l'Espace Quai1 ou encore le Musée suisse de l'appareil photographique.

<sup>1</sup> source : entretien avec Raphaël Biollay.



**Liste des expositions en extérieur :**

- 01 Philip Kwame Apagya (Ghana) – *No Place Like Home* au quai Perdonnet ;
- 02 Jean-Daniel Berclaz (Suisse) – *Vernissage du point de vue* à la Grande Place ;
- 03 Liu Bolin (Chine) – *Hiding in the City* dans la ville ;
- 04 Kurt Caviezel (Suisse) – *Animals* aux Jardins du Rivage ;
- 05 Frédéric Cordier (Suisse) – *Tertial* à la salle d'attente Gare CFF et au débarcadère CGN ;
- 06 Gohar Dashti (Iran) – *Today's Life as War* à la place de l'Hôtel de Ville ;
- 07 Alain Delorme (France) – *Totems* à la Gare CFF, aux parkings vélos et sur la voie 1 ;
- 08 Ella & Pitr (France) – *Là* sur les façades de la place Scanavin, de l'église Sainte-Claire et en ville ;
- 09 Gabriele Galimberti (Italie) – *Delicatessen with Love* aux Jardins de l'Alimentarium ;
- 10 Noémie Goudal (France) – *Chamber / Vestibule / Cascade / Iceberg* au passage rue du Conseil – rue du Lac, à l'hôtel des Trois Couronnes et au quai Perdonnet ;
- 11 Sveltana Khachaturova (Russie) – *Paysages intérieurs* dans les Vitrites du Rivage ;
- 12 Myoung Ho Lee (Corée du Sud) – *Trees* au théâtre de Verdue et au quai Perdonnet ;
- 13 Christian Marclay (Suisse / Etats-Unis) – *Street Music 2002-2012* au passages sous-voies CFF est ;
- 14 Mentalgassi (Allemagne) - *Surprise* à la Grande Place ;
- 15 Sohei Nishino (Japon) – *Diorama Map Bern* à la place Scanavin ;
- 16 Orilo (Allemagne) – *Saludante* en ville ;
- 17 Passé recomposé avec Gea Casolaro, Fred Lebain, Jason E. Powell et Andrea Galvani au parc du Panorama ;
- 18 Kent Rogowski (Etats-Unis) – *Love=Love* à la place de la Gare ;
- 19 Kourtney Roy (Canada) – *The Ideal Woman* sur les panneaux publicitaires en ville ;
- 20 Cindy Sherman (Etats-Unis) – *Untitled Film Still #21* sur la façade de la BCV ;
- 21 Julie Sorrel (France) – *Les Baigneurs* au Grand Hôtel du Lac ;
- 22 Jeann Susplugas & Alain Declercq (France) – *Castle* au Théâtre de Vevey ;
- 23 VHILS (Portugal) – *Scratching the Surface* à l'ex-EPA ;
- 24 Tereza Vlčková (République tchèque) – *A Perfect Day, Elise...* à la Grenette ;
- 25 Irina Werning (Argentine) – *Back to the Future* au passage rue du Collège – rue d'Italie.



Figure 30 : exposition n°15 - Sohei Nishino (Japon) – Diorama Map Bern à la place Scanavin (© Festival Images)



Figure 31 : exposition n°22 - Jeann Susplugas & Alain Declercq (France) – Castle au théâtre de Vevey (© Festival Images)



Figure 32 : exposition n°08 - Ella & Pitr (France) – Là sur la façade de l'église Sainte-Claire (© Diane Golay)

Les expositions en plein air, quant à elles, se sont tenues dans la vieille ville dans un triangle tracé entre la gare CFF au nord, les Jardins du Rivage à l'ouest et la rue Clara-Haskil à l'est. Si elles étaient au nombre de 19 pour l'édition 2010, l'édition 2012 a multiplié les expositions puisqu'on est arrivé à 25 œuvres en plein air. C'est ainsi que de nouveaux lieux ont été choisis pour les accueillir en plus des habituels. En effet, parmi les « classiques », nous avons bien évidemment le quai Perdonnet qui longe le Léman, les espaces verts des Jardins du Rivage et du parc du Panorama ou encore la gare CFF qui a accueilli plus d'expositions que les années précédentes. Ainsi, les nouveaux espaces choisis sont, notamment, la façade du Théâtre de Vevey, le passage rue du Collège-rue d'Italie ou encore le passage rue du Conseil-rue du Lac. De plus, certaines œuvres sont exposées de façon plus insolite comme sur des panneaux publicitaires à travers la ville.

## 4.2. Méthodologie

Pour répondre à la question de recherche de ce travail, les méthodes qualitatives ont été privilégiées car, selon Giroux et Tremblay (2002 : 23), elles permettent de « *préciser comment ces derniers [les gens] perçoivent et interprètent une situation donnée en leur demandant de s'exprimer abondamment sur elle* ». Dès lors, cela donne lieu à porter son regard sur la lecture faite par les usagers au sujet de la réalité. Ainsi, la méthodologie utilisée pour l'analyse du cas pratique a nécessité de mettre en œuvre différents outils.

En effet, afin d'obtenir le plus d'informations possibles, un premier volet se décline autour du point de vue des organisateurs, puis un deuxième se concentre sur les usagers du festival et, finalement, un troisième chapitre méthodologique conclut la récolte de données à l'aide d'observations sur le terrain. Ces trois volets qui sont complémentaires et donnent un regard le plus large possible sur la question de recherche principale seront ainsi décrits dans les chapitres suivants.

### 4.2.1. Récolte des données

Comme mentionné ci-dessus, la récolte des données s'est organisée en trois volets, correspondant chacun au regard porté sur le festival par différents acteurs. Nous décrirons ainsi par la suite comment se sont effectuées la récolte des données concernant le point de vue des organisateurs et celui des usagers et les observations sur le terrain.

#### **Premier volet : point de vue des organisateurs**

Les organisateurs du Festival Images ont publié un dossier de presse qui a servi de première base méthodologique pour l'analyse du cas pratique. Publié peu avant le lancement de l'édition 2012, celui-ci a permis de se familiariser avec le festival et ses expositions. Sur la base des informations données dans le dossier de presse, sept questions ont pu en être tirées dans le but de diriger un entretien semi-directif avec un membre de l'équipe d'organisation.

En effet, le choix d'une entrevue se justifie par le fait qu'elle permet « *d'explorer les motivations profondes* » (Angers, 1996 : 140) d'un individu, tout en restant flexible malgré la subjectivité liée à la signification donnée par l'interviewé. Or, c'est bien cette acception qui justifie l'utilisation de méthodes qualitatives, et, ici, d'une entrevue. Dès lors, l'entretien semi-directif propose « *des questions-guides, relativement ouvertes [...]. Mais il [le chercheur] ne posera pas forcément toutes les questions dans l'ordre où il les a notées et sous la formulation prévue* » (Van Campenhoudt et Quivy, 2011 : 171).

Ainsi, afin d'approfondir la question des intentions des organisateurs au regard de l'espace public et de la mobilité douce (thèmes sous-jacents à la question de recherche de ce travail), un entretien a été organisé le 30 avril 2013 avec Raphaël Biollay, secrétaire général du Festival Images. Les questions (voir annexe 7.3) et l'entretien se sont organisés de sorte à partir de questions précises concernant le festival et le dossier de presse pour finir par des questions plus larges et générales sur la question de l'art dans les espaces publics. Ainsi, les questions 1 à 4 se basent sur le dossier de presse, les questions 5 à 6 se concentrent sur le Festival Images en lien avec la mobilité et les espaces publics et, pour finir, la question 7 ouvre le débat sur la problématique de

recherche en général. Cette trame a permis de diriger l'entretien au mieux et de ne rien « oublier ».

L'entretien a permis d'éclaircir les questions du traitement de la mobilité douce, du choix des lieux et des artistes, ou encore de l'éventuelle collaboration avec des professionnels de l'aménagement.

### **Deuxième volet : point de vue des usagers**

Ce travail de recherche s'intéressant principalement à la question des usages de l'espace public en matière de mobilité douce, l'opinion des personnes le fréquentant est un élément primordial. En effet, l'avis des usagers occupe une place très importante dans ce travail. Ainsi, un questionnaire à questions fermées, semi-ouvertes et ouvertes a été mis en place afin de permettre aux usagers de donner leur appréciation sur les espaces publics touchés par le Festival Images. Les questions ouvertes, bien qu'elles rendent leur traitement plus difficile, donnent aux répondants une liberté totale sur le choix des mots pour s'exprimer (Giroux et Tremblay, 2002).

Le questionnaire (voir annexe 7.4) s'articule autour de 3 parties : des questions générales, des questions portant sur le parcours effectué et des questions sur le Festival Images. La première partie (questions 1 à 9) renseigne sur les données socio-démographiques des usagers – tels que le genre, l'âge ou le lieu de résidence – et sur la façon dont ces derniers se sont rendus à Vevey, le temps que cela leur a pris et la raison de leur venue. La deuxième partie (questions 10 à 12) interroge les usagers sur le parcours qu'ils ont effectué dans la ville de Vevey, les deux premières questions s'intéressant au moyen de transport utilisé et le temps de parcours et la troisième question étant une grille sémantique qui sera décrite par la suite. Finalement, la troisième partie du questionnaire (questions 13 à 19) se concentre sur le Festival Images et sur l'avis des usagers sur l'événement.

Comme évoqué ci-dessus, le questionnaire présente une grille sémantique dans sa deuxième partie. Elle permet d'évaluer de façon plus fine le parcours des usagers en termes d'aménagement et d'ambiance. Selon Mucchielli (in Rey, 2011 : 53), la grille sémantique est « *une méthode d'analyse intuitive et interprétative permettant la visualisation des significations affectives d'un terme ou concept sur une grille composée d'une série de qualificatifs opposés deux à deux* ». Elle donne ainsi une appréciation sur le parcours des usagers et sur les différentes perceptions qu'ils ont eu.

La grille sémantique utilisée pour le travail de recherche (voir annexe 7.4) s'articule en trois sections. Premièrement, sont interrogés des paramètres très physiques du parcours tels que sa sinuosité ou sa vitesse, ce qui permet d'aborder la question de la mobilité de façon pragmatique. Puis, l'intérêt est porté sur les aménagements extérieurs dudit parcours et les questions posées s'attardent sur des détails tels que l'originalité, la couleur ou la lumière. Pour finir, la troisième partie de la grille sémantique se concentre sur la question de l'ambiance du parcours : est-elle calme ou bruyante, reposante ou stressante, etc. ?

Au final, au cours du Festival Images, 15 questionnaires et grilles sémantiques ont été remplis par des usagers d'horizons différents, tant par leur âge que par leur origine.



**Troisième volet : observations sur le terrain**

Les entretiens avec les usagers sont complétés par des observations sur le terrain qui permettent d’apprécier les comportements spontanés des usagers et de faire des constats éventuellement nouveaux. Angers (1996 : 130) définit l’observation en situation comme une « *technique directe d’investigation qui sert à observer habituellement un groupe (un village, une association) de façon non directive, en vue de faire un prélèvement qualitatif pour comprendre des attitudes et des comportements* ». De plus, il rajoute qu’elle « *permet de voir les gens vivre et non simplement de se faire raconter ce qui a pu se passer* » (ibid : 134).

Les avantages de la méthode seraient alors, selon Van Campenhoudt et Quivy (2006 : 176), « *la saisie des comportements et des événements sur le vif, le recueil d’un matériau d’analyse non suscité par le chercheur et donc relativement spontané et la relative sincérité des comportements par rapport aux paroles et aux écrits* ». Afin d’agrémenter les observations d’illustrations, les médiums photos et vidéos ont également été utilisés à plusieurs reprises. Il s’agit cependant de préciser que les observations n’ont porté que sur quelques œuvres et non sur l’intégralité des 25 expositions en extérieur. De même, elles ne concernent pas l’ensemble des lieux d’exposition et seuls certains ont été pris en considération. Le tableau ci-dessous résume les dates, la météo et s’il y a eu prise de photos ou de vidéos au cours des 6 observations effectuées lors de la récolte de données.

	<b>Date</b>	<b>Météo</b>	<b>Photos</b>	<b>Vidéos</b>
Observation 1	Ve. 07.09.2012	Beau temps		
Observation 2	Sa. 08.09.2012	Beau temps	x	
Observation 3	Di. 09.09.2012	Beau temps	x	
Observation 4	Ma. 11.09.2012	Beau temps	x	x
Observation 5	Ve. 21.09.2012	Beau temps	x	
Observation 6	Di. 30.09.2012	Froid, nuageux	x	x

Tableau 3 : dates des observations sur le terrain



### 4.3. Présentation des résultats

#### 4.3.1. Dossier de presse et entretien : point de vue des organisateurs

A plusieurs reprises, le dossier de presse du festival évoque la volonté des organisateurs de surprendre en réinventant et en investissant la ville de Vevey. De même, le thème de l'édition 2013 était le changement de décor. Les raisons avancées par Raphaël Biollay, secrétaire général du Festival Images, montrent une envie d'atteindre un maximum de personnes. En effet, en 2008, l'équipe responsable du festival change et ils décident de modifier l'orientation de l'événement qui ne touchait jusqu'à alors qu'un public restreint de connaisseurs (4'000 à 5'000 personnes). Il était aussi payant et n'occupait que des espaces fermés. C'est ainsi qu'ils optent pour des expositions investissant également l'espace public dans le but notamment de toucher un public veveysan auparavant plutôt discret et ne comprenant pas toujours le sens de la manifestation. Dès lors, pour être plus proche des habitants, la nouvelle équipe décide de prendre le label de la ville (Vevey, ville d'image) au pied de la lettre et de faire une grande partie des expositions en extérieur et la totalité du festival devient gratuit.

Dans le cadre de l'événement, la ville est alors considérée comme un musée à ciel ouvert. Le public, de plus en plus enthousiaste au fil des éditions, a demandé d'étendre le périmètre défini en 2008 au-delà des rails, voire jusqu'à Montreux, mais les organisateurs ont toujours refusé car le but est de faire un événement volontairement « petit », comme un musée, visitable en quelques heures à pied.

A propos des œuvres et des collaborations mentionnées plus d'une fois dans le document officiel (« *projets 'sur-mesure'* », « *installations [...] conçues sur mesure* », etc.), Raphaël Biollay avance qu'il ne suffit pas de prendre des photos et de les coller sur les façades de la ville. Une réflexion doit être menée avec l'artiste sur la pertinence d'adapter des images dans tel ou tel espace, notamment par rapport aux gens qui habitent sur place. De même, le choix des lieux n'est pas opportun ni identique d'une édition à l'autre. Un lien entre l'endroit choisi et l'œuvre exposée est impératif, qu'il soit historique ou anecdotique. Se posent alors des questions plus pratiques concernant la faisabilité des projets ou encore le traitement du foncier. En effet, les organisateurs doivent contacter les propriétaires afin de concevoir les expositions en accord avec eux et l'artiste ; ces rencontres se concluent positivement dans 90% des cas. Par conséquent, Raphaël Biollay explique qu'il n'y a jamais eu d'association avec le service d'urbanisme de la Ville de Vevey. De plus, concernant une éventuelle collaboration avec des professionnels de l'aménagement (urbanistes, ingénieurs, etc.) dans le choix des lieux ou le traitement des espaces publics, l'équipe organisatrice approuve l'idée mais, faute de moyens et étant donné la taille de la structure (4 personnes employées à l'année), tout doit se faire avec les ressources disponibles. Ils ne travaillent donc ni avec un scénographe ni avec un éclairagiste ou un commissaire d'exposition mais l'éventualité d'un partenariat futur reste possible... Raphaël Biollay concède ainsi que l'urbanisme pourrait apporter un « plus » pour la circulation ou la signalisation.

Au sujet du traitement de la mobilité douce, on peut revenir sur cette volonté de garder le périmètre du festival à échelle humaine et de ne pas l'étendre au Nord de la ville ou jusqu'à Montreux. Le festival doit être visitable à pied, voire en vélo mais le but n'est pas de

prendre le bus, le train ou même la voiture. De plus, le parcours à travers les expositions a été fait « *des milliers de fois* »<sup>2</sup> par les artistes et les organisateurs dans le but de choisir les lieux, etc. Néanmoins, il n'y a pas de sens de visite mais plusieurs entrées et sorties, contrairement à un musée où on entre par une salle, on parcourt les suivantes et on ressort par la dernière. En outre, le but étant également de toucher autant les gens qui viennent pour le festival que les passants, les expositions sont indépendantes les unes des autres et ne se visitent donc pas dans un ordre donné. Cependant, dans une optique plus pratique, quatre parcours précis ont été conçus pour les visites guidées et le festival a collaboré avec VéloPass en organisant des visites guidées à vélo. Concernant le trafic automobile qui pourrait s'avérer relativement dérangeant pour les visiteurs, notamment à la rue du Simplon, les organisateurs ont volontairement décidé de ne pas entreprendre des mesures qui changeraient l'usage quotidien de la ville. Par exemple, la Grande Place et la place de la Grenette, sur lesquelles se situent plusieurs expositions, ont continué d'être utilisées pour des manifestations chaque weekend dans le but d'intégrer au mieux un lieu sans en modifier son utilisation quotidienne.

Concernant la possibilité de laisser certains aménagements de manière pérenne dans la ville, Raphaël Biollay répond clairement que ce n'est pas le but pour plusieurs raisons. Tout d'abord, à partir du moment où certaines œuvres resteraient dans les rues de la ville, cela laisserait moins de place pour les éditions suivantes. Cette raison « *égoïste* » fait également écho au fait que les œuvres monumentales et autres installations dans les espaces publics vieillissent souvent mal, selon lui. De plus, cela demande des moyens financiers qu'ils n'ont pas et l'espace de la vieille ville est très réduit, ce qui déboucherait rapidement à un « *too much* ». De manière générale, Raphaël Biollay se montre relativement réticent concernant l'art public et ce qu'il appelle la « *sculpture de rond-point* » mais admet que des aménagements pérennes sont envisageables dans des lieux à plus large échelle.

Finalement, à propos de l'art et de son incitation à la marche à pied, le festival est conçu comme une balade urbaine, permettant aux visiteurs de déambuler dans les rues de Vevey et pouvant être associée à la tournée des terrasses ou à du shopping. Les expositions intérieures, quant à elles, permettent d'aller plus loin et font écho aux expositions extérieures. Il apparaît alors évident, pour Raphaël Biollay, que l'art est un moyen de rythmer un parcours et d'inciter les gens à continuer leur balade. Pour lui, peu importe la forme tant que la réalisation est réussie ; concernant les espaces, certains peuvent être plus faciles que d'autres. Ainsi, on peut dire que peu importe le lieu et la forme, tant que la réalisation est maîtrisée et intégrée dans son environnement proche.

---

<sup>2</sup> source : entretien avec Raphaël Biollay.

### **4.3.2. Questionnaires : point de vue des usagers**

Pour faciliter la présentation des résultats obtenus à partir des questionnaires (voir annexes 7.5 et 7.6), les trois parties (questions générales, parcours et Festival Images) serviront de ligne directrice pour la suite de ce chapitre.

#### **Questions générales**

Tout d'abord, pour situer le public consulté, les premières questions d'ordre socio-démographiques ont montré que les interrogés étaient autant des hommes que des femmes et ce répartis dans des tranches d'âge variées allant principalement de 19 à 40 ans et de plus de 51 ans. Cependant, ces éléments doivent être pondérés par le fait que la totalité des personnes ayant répondu au questionnaire étaient en groupe (en famille, en couple, entre amis, etc.). De plus, on remarque que le festival a touché un public large car si un peu plus de la moitié des interrogés venaient du Canton de Vaud, dont 1 couple de Vevey même, le reste des personnes questionnées venaient de Bienne, du Valais, de Neuchâtel, de Fribourg ou de France.

Concernant leurs habitudes en matière de mobilité, une nette majorité a répondu se déplacer en voiture la plupart du temps (11 interrogés sur 15) pour une part égale de personnes utilisant les transports publics et se déplaçant à pied, soit 2 personnes pour chaque catégorie. On note ainsi que sur 15 interrogés, aucun ne se déplace quotidiennement à vélo. De plus, la majorité des répondants a affirmé venir à Vevey uniquement occasionnellement, laissant 3 personnes venant régulièrement dans la ville vaudoise soit pour des raisons familiales soit parce qu'ils aiment la ville, sans oublier le couple habitant Vevey.

La raison de la venue des usagers à Vevey était unanime : le Festival Images. Sur 15 personnes, 11 ont choisi de se rendre à l'événement en voiture, 3 en transports publics et 1 à pied (toujours le couple de Vevey). Cette forte propension de choix pour l'automobile semble liée aux habitudes générales des interrogés qui, comme on l'a vu ci-dessus, utilisent majoritairement la voiture pour se déplacer au quotidien et au fait que plusieurs d'entre eux venaient d'autres cantons, voire pays. Dès lors, la durée moyenne du trajet effectué pour se rendre à Vevey est de 45 minutes avec un temps minimum d'une minute (les Veveysans de l'étude) et un temps maximum d'1h30 (les Fribourgeois, les Français étant vraisemblablement en vacances dans la région au moment de l'étude).

#### **Parcours**

Concernant les questions traitant du parcours qu'ont fait les interrogés, 13 d'entre eux l'ont effectué à pied pour 1 personne à vélo et 1 en skateboard. Les deux tiers des répondants ont arpenté les rues veveysannes pendant plus de 2 heures, laissant le tiers restant avec un parcours entre 1 et 2 heures.

Comme évoqué ci-dessus, la partie principale de cette section du questionnaire se présente sous la forme d'une grille sémantique qui a pu permettre de tracer les grandes tendances dans les impressions et les sentiments des usagers. Par souci de clarté, les résultats sont traités par la suite en respectant les différentes parties de la grille, à savoir le parcours en soi, les aménagements extérieurs et l'ambiance du parcours.

## Le parcours en soi

Les résultats pour cette première partie de la grille sémantique sont de manière générale plutôt positifs. En effet, la majorité des interrogés a répondu dans la moitié gauche de la grille, bien que l'on compte également quelques indécis et quelques avis plus négatifs.

### Votre parcours dans la ville était :

	Très	Plutôt	Entre-deux	Plutôt	Très	
Sinueux	4x	6x	3x	2x	∅	Rectiligne
Libre	6x	4x	3x	2x	∅	Guidé
Ludique	3x	11x	1x	∅	∅	Ennuyeux
Revitalisant	2x	3x	6x	4x	∅	Fatigant
Rapide	∅	1x	8x	6x	∅	Lent
Élargi	2x	12x	1x	∅	∅	Enfermé
Varié	9x	6x	∅	∅	∅	Monotone

Tableau 4 : résultats de la première section de la grille sémantique

Dans le détail et dans l'ordre des questions, les interrogés ont généralement qualifié leur parcours comme étant plutôt sinueux et libre plutôt que rectiligne et guidé mais il n'y a pas de résultats clairement prononcés. On note cependant que les itinéraires ont été vécus comme « *plutôt sinueux* » et « *très libres* » par une grande partie des interrogés (6 personnes à chaque fois) et peu d'interrogés ont trouvé leur parcours « *plutôt rectiligne* » et « *plutôt guidé* » (2 personnes à chaque fois). La troisième question a presque fait l'unanimité puisque 11 interrogés ont jugé leur cheminement « *plutôt ludique* » et 3 ont même opté pour « *très ludique* ». A l'opposé, personne n'a trouvé son parcours ennuyeux. Dès lors, on peut observer que les parcours, bien qu'il aient été appréciés de façon positive en général, sont malgré tout loin d'être revitalisants ou rapides. En effet, pour les deux questions suivantes, la plupart des interrogés ont soit opté pour les aspects plus négatifs puisqu'on dénombre 4 personnes ayant trouvé leur itinéraire « *plutôt fatigant* » et 6 « *plutôt lent* ». Dans le même ordre d'idée, 6 et 8 personnes n'ont pas su se décider entre, respectivement, les qualificatifs « *revitalisant-fatigant* » et « *rapide-lent* ». Finalement, les deux dernières questions sont bien plus tranchées. En effet, une seule personne s'est montrée indécise pour qualifier son parcours d'élargi ou d'enfermé, laissant 2 et 12 personnes le trouvant respectivement « *très élargi* » et « *plutôt élargi* ». De même, la dernière question de cette section de la grille sémantique a montré que 9 et 6 personnes ont trouvé leur parcours respectivement « *très varié* » et « *plutôt varié* », laissant ainsi aucun doute sur le qualificatif « *monotone* ».

En conclusion, les interrogés ont trouvé leur parcours très élargi et varié, plutôt sinueux, libre et ludique et n'ont pas su se décider entre son caractère revitalisant ou fatigant, de même que sur la rapidité de leur itinéraire. On peut ainsi voir que, de manière générale, les parcours sont perçus de façon positive.

## Les aménagements extérieurs

De même que la première partie, les résultats pour cette section de la grille sémantique sont de manière générale positifs. En effet, la majorité des interrogés a répondu dans la moitié gauche de la grille et l'on compte moins d'indécis et d'avis négatifs que précédemment.

### Les aménagements extérieurs de votre parcours étaient :

	Très	Plutôt	Entre-deux	Plutôt	Très	
Originaux	3x	8x	3x	1x	∅	Quelconques
Attrayants	3x	11x	1x	∅	∅	Inintéressants
Beaux	1x	10x	4x	∅	∅	Laid
Colorés	∅	10x	4x	1x	∅	Ternes
Lumineux	2x	8x	5x	∅	∅	Sombres

Tableau 5 : résultats de la deuxième section de la grille sémantique

Dans le détail, 3 et 8 interrogés sur 15 ont qualifié les aménagements extérieurs respectivement de « *très originaux* » et de « *plutôt originaux* », laissant ainsi 3 personnes indécises et 1 personne les trouvant « *plutôt quelconques* ». Les deux questions suivantes ont été plus tranchées puisque 11 interrogés ont perçu les aménagements extérieurs comme « *plutôt attrayants* » et 10 les ont trouvés « *plutôt beaux* ». Pour ces deux qualificatifs, personne n'a opté pour les options négatives, à savoir « *inintéressants* » et « *laid* ». Cela présente donc des réponses clairement positives sur les aménagements extérieurs rencontrés durant le parcours. Les deux dernières questions sont également positives avec 10 et 8 interrogés optant respectivement pour « *plutôt colorés* » et « *plutôt lumineux* ». A la quatrième question, les aménagements extérieurs n'ont jamais été qualifiés de « *très colorés* » mais ils ont laissé 4 personnes perplexes et 1 les trouvant « *plutôt ternes* ». De même, la dernière question a montré son lot d'indécis puisque 5 personnes n'ont su choisir entre « *lumineux* » et « *sombres* ».

En conclusion, les interrogés ont trouvé les aménagements extérieurs plutôt originaux, attrayants, beaux, colorés et lumineux. On peut ainsi voir que, de manière générale, les aménagements extérieurs sont perçus de façon positive.

## L'ambiance du parcours

Pour cette dernière partie, au même titre que les deux précédentes, les résultats de la grille sémantique sont relativement positifs. En effet, la majorité des interrogés a répondu dans la moitié gauche de la grille et l'on compte encore moins d'indécis et d'avis négatifs que précédemment.

### L'ambiance du parcours était :

	Très	Plutôt	Entre-deux	Plutôt	Très	
Calme	5x	6x	3x	1x	∅	Bruyante
Reposante	5x	6x	3x	1x	∅	Stressante
Agréable	6x	9x	∅	∅	∅	Désagréable
Animée	3x	6x	5x	1x	∅	Morne

Tableau 6 : résultats de la troisième section de la grille sémantique



Dans le détail, 5 et 6 interrogés sur 15 ont trouvé l'ambiance respectivement « *très calme* » et « *plutôt calme* », laissant 3 personnes indécises 1 la jugeant « *plutôt bruyante* ». Les deux questions suivantes n'ont montré aucun avis négatif (« *stressante* » et « *désagréable* »). Ainsi, 8 interrogés ont qualifié l'ambiance de « *plutôt reposante* », 4 l'ont carrément trouvée « *très reposante* » et 3 personnes n'ont su choisir. De façon encore plus positive, 9 personnes ont opté pour une ambiance « *plutôt agréable* » et 6 l'ont perçue comme « *très agréable* ». La dernière question est finalement celle qui présente le plus grand nombre d'indécis pour cette section de la grille sémantique puisque 5 personnes n'ont pas su choisir entre une ambiance animée et morne. Dès lors, 1 interrogé a trouvé l'ambiance « *plutôt morne* » contre 3 et 6 personnes l'ayant trouvé respectivement « *très animée* » et « *plutôt animée* ».

En conclusion, les interrogés ont trouvé l'ambiance de leur parcours plutôt calme, reposante, agréable et animée. On peut ainsi voir que, une fois de plus et de manière générale, l'ambiance est perçue de façon positive.

### **Festival Images**

Comme relevé plus haut, la totalité des interrogés a pris part à la manifestation en tant que visiteurs. Les expositions en extérieur ont été les favorites de 10 personnes, laissant les 5 autres interrogés sans préférence particulière. On remarque ainsi que personne n'a préféré uniquement les expositions intérieures. Les raisons évoquées par les personnes interrogées sont variées et tiennent autant de la météo (temps ensoleillé et chaud) que d'aspects plus spécifiques liés aux expositions, tels que l'originalité ou l'animation. Finalement, des éléments en relation avec le cadre extérieur ont été évoqués (hasard, plein air, se promener).

Concernant le parcours, tous sans exception ont montré un fort intérêt pour les expositions en plein air, de sorte qu'ils ont répondu par l'affirmative à la question n°16 (« *les expositions en extérieur vous ont-elles donné envie de continuer votre parcours et de prolonger la découverte ?* »). A ce sujet, les interrogés ont mobilisé de nombreuses raisons très variées : intérêt, curiosité, découverte, sympathique, en ville, en plein air.

Pour finir, le trafic automobile n'a semblé déranger que peu de personnes puisque seuls 2 interrogés ont répondu par l'affirmative à la question n°18. De plus, une large majorité (14 sur 15) s'est montrée favorable à des aménagements artistiques pérennes, laissant un interrogé sans réponse pour cette ultime et dernière question du questionnaire.

#### **4.3.3. Observations sur le terrain : point de vue extérieur**

Comme expliqué ci-dessus, les observations directes sur le terrain ont permis de récolter des données plus « *brutes* » et prises « *sur le vif* ». Etant au nombre de six – correspondant à six journées différentes – et par souci de clarté, leur présentation dans ce chapitre va respecter ces dates sous la forme de sous-chapitres distincts. Les observations faites sur le terrain seront parfois illustrées par des photographies prises le jour même, voire lors d'une autre observation.

### Observation n°1 – vendredi 7 septembre 2012

Pour ce premier jour d'observation, il s'agit plus d'une journée de repérage car le festival n'a pas encore ouvert officiellement. Cependant, les expositions sont déjà toutes installées et celles en extérieur sont ainsi libres d'accès. De plus, on peut déjà rencontrer quelques usagers dans les rues veveysannes.

Parmi les visiteurs, on observe principalement des familles avec enfants ou des couples entre 20 et 40 ans. A l'opposé, on rencontre peu de personnes de plus de 50 ans durant cette première journée d'observation.

Lors du trajet effectué, on remarque que la rue du Simplon, qui mène de la gare (expositions n° 5, 7, 13, 18 et 20) au parc du Panorama (exposition n° 17) est très fréquentée par les automobiles, la rendant ainsi bruyante. Certaines rues perpendiculaires à la rue du Simplon et de moindre importance peuvent également être qualifiées de bruyantes mais cela est nettement moins dérangeant car le trafic y est peu important. Le reste des rues et des parcs formant le parcours est majoritairement dédié aux piétons et aux autres modes doux. Néanmoins, on peut relever que les quais piétons sont longés par une voie de circulation générant également du trafic automobile.

Parmi les lieux visités, on peut soulever le fait que le parc du Panorama est en travaux, mais il reste calme malgré tout. Les autres expositions semblent être bien visibles pour les usagers, avec certains lieux plus marquants que d'autres, telle que la place Scanavin.



Figure 33 : exposition n°20 - la rue du Simplon et la façade de la BCV en sortant de la gare CFF (© Diane Golay)



Figure 34 : exposition n°17 - les photos exposées au parc du Panorama en travaux (© Diane Golay)



Figure 35 : exposition n°08 - une fresque d'Ella & Pitr à la place Scanavin, vue depuis l'installation de Sohei Nishino (© Diane Golay)



Figure 36 : exposition n°15 - l'installation pour observer l'œuvre de Sohei Nishino à la place Scanavin (© Diane Golay)



**Observation n°2 – samedi 8 septembre 2012**

Le deuxième jour d'observation marque le lancement officiel de l'événement. La météo est du côté des organisateurs puisqu'il fait très beau et chaud. S'agissant d'un jour de weekend, on rencontre beaucoup de monde dans la plupart des lieux d'exposition extérieurs mais également dans toute la ville. On observe ainsi plusieurs situations différentes. Tout d'abord, certains lieux sont très fréquentés en ce samedi après-midi et les gens regardent les expositions ; c'est notamment le cas du parc du Panorama et de la place Scanavin. D'un autre côté, des lieux très peuplés comme le quai Perdonnet et la Grande Place voient essentiellement des passants qui, justement, ne font que passer. En effet, les expositions sur les quais ne rencontrent pas un succès important. Finalement, la troisième situation est un lieu relativement désert où le peu de personnes s'y trouvant ne s'attarde pas sur les expositions. C'est le cas de la place de l'Hôtel de Ville et du passage rue du Collège-rue d'Italie qui ne connaissent pas la réussite du parc du Panorama au moment de l'observation.

Parmi les expositions plus regardées selon nos observations, on remarque que celles se trouvant à plusieurs lieux en ville engendrent un fort succès. C'est le cas des fresques murales de Ella & Pitr qui suscitent l'intérêt de nombreux visiteurs, de même que les photographies de Liu Bolin où l'artiste se fond dans le décor de son image.

Finalement, si la majorité des gens se promènent à pied, on croise également des visiteurs se déplaçant en vélo, en roller ou encore en trottinette. Il y a également de nombreux véhicules qui circulent dans les rues veveysannes.



Figure 37 : exposition n°10 - peu d'intérêt de la part des passants... trop monumental ? (© Diane Golay)



Figure 38 : exposition n°06 - quelques visiteurs ce jour-ci à l'Hôtel de Ville (© Diane Golay)



Figure 39 : exposition n°22 - un passant semble s'intéresser au Théâtre... (© Diane Golay)

### Observation n°3 – dimanche 9 septembre 2012

Pour ce deuxième jour de Festival avec une météo toujours très clémente, les visiteurs sont nombreux. Les rues de Vevey sont très fréquentées et les expositions suscitent l'intérêt de nombreux passants. Comme le jour précédent, on remarque que certains lieux connaissent un succès plus marqué que d'autres, notamment le parc du Panorama et la place Scanavin. A l'opposé, les expositions des Jardins du Rivage n'attirent que peu de monde. En effet, il y a certes beaucoup de personnes dans le parc, que ce soit des familles avec enfants, des groupes de jeunes ou autres, mais les panneaux sur lesquels reposent les photographies de Kurt Caviezel ne semblent pas captiver les usagers. Le parking vélo de la gare sur le quai 1, quant à lui, attire nombre de visiteurs qui s'attardent sur ces images insolites et surréelles.

Parmi les lieux toujours peu fréquentés ou suscitant peu l'intérêt des usagers, on note à nouveau que la place de l'Hôtel de Ville est peu fréquentée. Cependant, lors de l'observation se tient une visite guidée qui amène ainsi quelques visiteurs. De plus, le quai Perdonnet est très fréquenté mais les usagers ne semblent pas montrer un intérêt particulier pour les expositions du festival et passent souvent sans même jeter un regard sur les panneaux bordant la voie piétonne.

Les fresques murales d'Ella & Pitr, présentées à plusieurs endroits dans la ville, semblent, quant à elles, intéresser les passants puisqu'on remarque à plusieurs reprises des usagers s'arrêtant pour les observer.



Figure 40 : exposition n°07 - les images d'Alain Delorme suscitent l'intérêt en ce dimanche après-midi (© Diane Golay)



Figure 41 : exposition n°13 - le passage sous-voie et les photos de Christian Marclay interpellent des passants (© Diane Golay)



Figure 42 : exposition n°08 - beaucoup d'interaction avec les fresques d'Ella & Pitr (© Diane Golay)



Figure 43 : exposition n°12 - les usagers du quai Perdonnet ne s'arrêtent pas (© Diane Golay)



**Observation n°4 – mardi 11 septembre 2012**

Lors de cette quatrième journée d'observation, toujours sous un soleil bien présent, on note à nouveau que le quai Perdonnet et la Grande Place sont des lieux de passage où peu de personnes s'arrêtent. En effet, on constate que certains usagers ne jettent pas un regard aux photographies exposées sur les quais. Cependant, on observe que ces derniers sont moins fréquentés en ce mardi que lors du weekend d'ouverture du festival. Ceci étant, il semblerait qu'il soit plus propice de prendre le temps de regarder les expositions en semaine lorsqu'il y a moins de monde puisqu'on note quand même quelques visiteurs intéressés. De plus, on remarque également que les Jardins du Rivage et le passage rue du Collège-rue d'Italie ne semblent toujours pas attirer les foules, de même que l'exposition à la place de l'Hôtel de Ville, bien que plusieurs visites guidées ont pu être observées.

En outre, un autre constat peut être fait et résumé par « *le monde attire le monde* ». En effet, on remarque à de nombreuses reprises que lorsqu'une ou plusieurs personnes s'attardent sur une exposition, il peut arriver que des curieux se joignent à eux dans leur observation.



Figure 44 : exposition n°03 - deux visiteurs s'arrêtent pour regarder l'image de Liu Bolin... (© Diane Golay)



Figure 45 : exposition n°03 - ...ils sont rapidement rejoints par un passant intrigué (© Diane Golay)

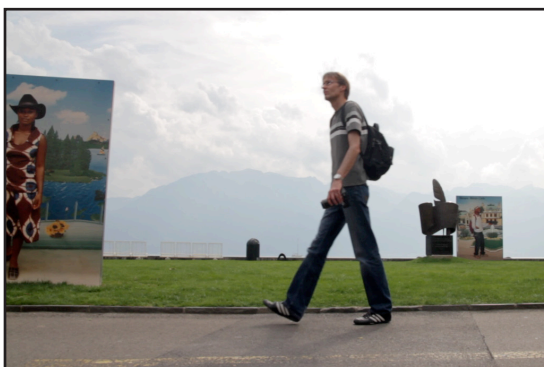


Figure 46 : exposition n°01 - peu d'intérêt de la part des usagers pour les images sur le quai Perdonnet (© Diane Golay)



Figure 47 : exposition n°06 - visite guidée pour une classe d'école à l'Hôtel de Ville (© Diane Golay)



### Observation n°5 – vendredi 21 septembre 2012

Tout comme lors de l'observation précédente, celle-ci est en semaine et il y a moins de monde dans les rues de Vevey que lors du weekend d'ouverture. On observe ainsi peu de personnes dans les lieux très fréquentés habituellement, dont notamment la Grande Place et le quai Perdonnet. A ce même endroit, on remarque quelques personnes prêtant attention aux expositions. Cependant, beaucoup d'usagers ne les regardent pas forcément longtemps et attentivement ; ils semblent plus se promener dans la ville sans porter d'intérêt particulier pour l'événement.

De plus, le passage entre la rue du Collège et la rue d'Italie est toujours aussi peu fréquenté et les visiteurs ne s'y attardent pas, contrairement à la place Scanavin qui continue d'intéresser le public. L'installation permettant d'observer l'image géante de Sohei Nishino attire en effet toujours beaucoup de monde.



Figure 48 : exposition n°25 - le passage rue du Collège-rue d'Italie, toujours assez vide (© Diane Golay)



Figure 49 : exposition n°24 - les images de Tereza Vlčková sur la Grande Place n'attirent pas beaucoup... (© Diane Golay)



Figure 50 : exposition n°15 - des visiteurs demandent plus d'explication à un membre du staff du festival (© Diane Golay)



Figure 51 : exposition n°06 - la place de l'Hôtel de Ville, relativement déserte... (© Diane Golay)

**Observation n°6 – dimanche 30 septembre 2012**

Lors cette dernière journée de festival et d'observation, on sent que l'automne est imminent puisque le temps est couvert et froid. Malgré tout, l'intérêt pour les expositions est toujours aussi présent : les rues de Vevey sont très fréquentées et on remarque de nombreux visiteurs dans les lieux qui ont marqué le festival jusqu'ici (parc du Panorama, place Scanavin, parking vélo de la gare, fresques murales, etc.). De plus, on observe un intérêt se manifestant à plusieurs reprises par une interaction avec l'exposition et le lieu : certains visiteurs se font prendre en photo devant les œuvres de Liu Bolin et d'Ella & Pitr.

Pour la première fois lors des observations sur le terrain, l'exposition à la place de l'Hôtel de Ville rencontre un succès relativement important. En effet, on remarque de nombreux visiteurs s'arrêtant quelques temps pour apprécier les photographies de Gohar Dashti. Cependant, comme à l'accoutumée, le quai Perdonnet n'a pas la cote auprès des usagers puisque ces derniers passent pour une grande majorité sans regarder les expositions proposées tout au long de la voie piétonne.

Finalement, après deux semaines de festival, les premières dégradations des œuvres se font ressentir puisqu'une image de Liu Bolin collée sur un mur au bout du quai Perdonnet à l'Est de la Ville a été partiellement décollée et arrachée.



Figure 52 : exposition n°17 - toujours beaucoup d'intérêt au parc du Panorama, malgré le froid (© Diane Golay)



Figure 53 : exposition n°03 - après 3 semaines de festival, les premières dégradations se font sentir (© Diane Golay)



Figure 54 : exposition n°03 - des gens se font photographier devant les images de Liu Bolin... (© Diane Golay)



Figure 55 : exposition n°08 - ...tandis que d'autres prennent les fresques d'Ella & Pitr en photos (© Diane Golay)



## **4.4. Analyse des résultats**

Les résultats obtenus pour ce travail de recherche ont été présentés au chapitre précédent de façon assez méthodique en les traitant selon les différents outils utilisés (entretien semi-directif, questionnaire, grille sémantique et observations directes) ; il s'agit maintenant d'en faire un bilan en les englobant dans une vision plus large. C'est ainsi que le chapitre suivant cherchera à discuter des résultats dans leur intégralité en les reliant avec les éléments théoriques apportés précédemment. Puis, nous ferons un retour sur les questions de recherche et les hypothèses avancées en début de travail.

### **4.4.1. Discussion des résultats**

Un des objectifs des organisateurs du Festival Images était de toucher un maximum de gens, qu'ils soient de Vevey ou d'ailleurs. Ce but a largement été accompli puisqu'il a été relevé au moment de l'entretien avec Raphaël Biollay que les premiers chiffres concernant l'édition 2012 annonçaient plus de visiteurs que l'édition précédente où les statistiques indiquaient déjà 80 000 visiteurs pour les expositions extérieures. Cette tendance s'est clairement confirmée lors des observations directes car les rues de Vevey étaient très fréquentées, principalement le weekend mais de nombreux visiteurs se sont également attardés dans la ville vaudoise en semaine. Concernant le public touché, il apparaît effectivement que le pari est réussi concernant l'origine des visiteurs puisque sur la quinzaine de personnes interrogées, plus d'un tiers venait d'autres horizons que le Canton de Vaud.

Pour répondre à leur objectif, les organisateurs ont décidé de surprendre et de réinventer la ville en plaçant l'édition 2012 sous le thème évocateur de « changement de décor ». Cette envie peut se rattacher à ce qu'on a précédemment défini comme le réenchantement et la ludification des espaces publics. En effet, la ludification permet de rendre un espace attractif et de distraire les usagers, ce qui semble clairement être le cas ici. De plus, en voulant transformer la ville de Vevey en musée à ciel ouvert, les organisateurs s'inscrivent dans la continuité du mouvement lancé à la fin des années 1960, à savoir cette volonté de sortir l'art des musées. De cette façon, on supprime tout sens et ordre précis de visite, le parcours dans ce musée d'un genre nouveau est libre. Dans la pratique, cette liberté de parcours a bien été ressentie par la majorité des usagers – soit deux tiers des interrogés – qui ont trouvé leur cheminement libre et sinueux.

Les comportements en matière de mobilité ont été très encourageants puisque, même si la grande majorité des usagers (11 interrogés sur 15) ont pour habitude d'utiliser leur voiture au quotidien, ils ont tous décidé de parcourir Vevey à pied, voire en vélo ou en skateboard. Les observations sur le terrain et les questionnaires ont permis de démontrer que les visiteurs du festival ont choisi de prendre leur temps afin de découvrir les expositions en arpentant les rues veveysannes. Ceci a ainsi confirmé la volonté des organisateurs de faire du festival une balade urbaine où chacun peut déambuler à son rythme dans un périmètre restreint parcourable à pied ou par un autre mode doux. Les expositions sont ainsi clairement ce que Lavadinho et Linsel définissent comme des prises qui donnent envie de continuer le cheminement. En effet, tous les usagers ont apprécié leur parcours au point de vouloir le continuer et en prolongeant la découverte.

Cette question du rythme se confirme également par les avis très positifs sur le parcours, ses aménagements et son ambiance puisque tous les usagers interrogés ont trouvé leur itinéraire varié et élargi, les aménagements originaux, attrayants et colorés et l'ambiance agréable et reposante. De plus, cela rejoint l'avis de Raphaël Biollay, à savoir que l'art peut rythmer les parcours. On peut ainsi rappeler la thèse du cabotage urbain qui avançait que le marcheur avance de proche en proche au fil des attracteurs qu'il rencontre sur son passage.

Concernant les expositions, dans le but de ne pas faire de la « sculpture de rond-point » Raphaël Biollay a avancé le désir des organisateurs de choisir en accord avec les artistes l'endroit correspondant le mieux à l'œuvre sélectionnée. En effet, selon eux, l'œuvre doit être en lien avec le site choisi et le choix s'opère au cas par cas. Cela révèle donc l'importance du lieu d'exposition et les œuvres sont ainsi faites « sur mesure ». De manière générale, les usagers ont beaucoup apprécié les expositions extérieures, certains même plus que celles en intérieur au vu des résultats des questionnaires. Cependant, en dépit des efforts menés par l'équipe d'organisation, il faut nuancer le succès des expositions en plein air et préciser qu'il est apparu au cours des observations sur le terrain que les expositions n'ont pas toutes rencontré le même succès. Suite aux six observations, une réflexion générale a pu être menée dans le but de faire une typologie des sites qui ont plu ou déplu. C'est ainsi que sont apparues trois catégories de lieux détaillées ci-dessous.

Dans un premier temps, les lieux très fréquentés n'ont pas semblé retenir l'intérêt des usagers. On a effectivement remarqué que les sites présentant beaucoup de passage n'étaient pas forcément ceux ayant le plus de succès. C'est notamment le cas du quai Perdonnet qui connaît beaucoup de passage durant toute l'année mais dont les expositions n'ont pas paru attirer les regards. Pourtant, sur toute la longueur du quai, on pouvait rencontrer les œuvres de six artistes différents. De même, la Grande Place n'a pas suscité l'intérêt des visiteurs malgré ses cinq expositions. Ceci peut s'expliquer par le fait que ces deux lieux sont très fréquentés toute l'année et que les usagers observés n'étaient dès lors pas forcément là pour le festival.

Parallèlement, on a pu constater que les expositions présentées dans certains lieux un peu moins fréquentés ont connu un large succès auprès du public. C'est le cas du parc du Panorama qui, malgré le fait qu'il était en travaux au moment du festival, a toujours présenté des visiteurs. De même, la place Scanavin qui se trouve au centre ville a rencontré un vif succès. Ces deux lieux ont ainsi su attirer des visiteurs, peu importe le jour de la semaine. On peut émettre l'hypothèse que c'est également dû au cadre et à l'environnement des lieux : le premier est un parc calme et le second est une place piétonne dans la vieille ville de Vevey. Dans les deux cas, il s'agit d'espaces relativement propices à la promenade et à la déambulation.

Finalement, un troisième type de lieu a pu être mis en lumière au cours des observations de terrain. Il s'agit d'espaces peu fréquentés et où il n'a semblé y avoir que peu de visiteurs. C'est le cas de la place de l'Hôtel de Ville qui connaît très peu d'usagers lors de la majorité des observations. En effet, des visiteurs ont pu être remarqués uniquement le dernier jour du festival.

Ces trois différents types d'espaces peuvent ainsi être résumés par la réflexion suivante : le taux de fréquentation d'un lieu n'a pas forcément induit un intérêt pour les expositions présentes. Il apparaît donc que les expositions présentées dans des lieux peu ou trop fréquentés n'ont pas semblé attirer les visiteurs, alors que celles dans des lieux relativement calmes ont suscité plus d'intérêt.

Néanmoins, il faut également pondérer cette observation avec le fait que les expositions s'adressent à des publics différents, rendant certaines d'entre elles plus difficiles d'accès. Sans rentrer dans une définition de ce qu'est ou n'est pas de l'art urbain qui « fonctionne », il apparaît évident que des œuvres comme celle de Liu Bolin sont plus facilement interprétables et donc appropriables par les usagers que celle de Kurt Caviezel qui a pourtant été présentée dans un parc qui semblerait, de prime abord, être un lieu qui attire. En effet, parmi les expositions du festival, trois d'entre elles ont semblé particulièrement plaire aux usagers. Il s'agit des œuvres de Liu Bolin, d'Ella & Pitr et de Sohei Nishino. Bien qu'elles soient toutes trois différentes dans le sujet qu'elle traite et également dans le moyen et la forme de représentation choisis, ce sont les 3 cas qui ont attiré le plus l'attention. Effectivement, à plusieurs reprises lors des observations, on a pu voir que les visiteurs se prenaient en photo devant l'une d'elles ou interagissaient avec les images en les touchant, etc. Bien que ce soit clairement le cas pour les fresques d'Ella & Pitr et l'image géante de Sohei Nishino, les images de Liu Bolin, quant à elles, ne demandent pas la participation du visiteur. Dès lors, les espaces les plus appréciés sont également ceux où sont présentées les œuvres citées ci-dessus.

Finalement, concernant les questions plus larges sur la pérennité des aménagements, Raphaël Biollay s'est montré relativement réticent, du moins pour Vevey. Les organisateurs voient mal comment garder d'année en année les aménagements proposés pour le festival ; or, même si l'on pourrait imaginer que certains restent jusqu'à l'édition suivante, cela induirait alors que le festival dure deux ans. Dès lors, les organisateurs s'accordent pour dire que des aménagements pérennes seraient alors plus à envisager dans un autre cadre que celui du festival qui a pour but d'être éphémère. D'un autre côté, les usagers du festival ont tous été très positifs à l'idée de voir les expositions rester dans la ville.

De plus, au sujet du trafic automobile relativement important à certains endroits du festival au vu des observations, les usagers n'ont pas ressenti de gêne particulière. Cela soutient ainsi le choix des organisateurs de laisser la ville telle quelle pour une insertion optimale des œuvres présentées.

Nous pouvons à présent poser la question des limites des résultats. En effet, les observations faites sur le terrain sont loin d'être exhaustives et il est difficile de pouvoir affirmer les raisons de la réussite ou non d'une exposition. De plus, les questionnaires n'étaient qu'au nombre de quinze, ce qui peut paraître peu mais rappelons que la méthode choisie est qualitative et qu'elle ne peut pas se montrer aussi complète en termes de statistiques que des méthodes quantitatives. Ainsi, concernant le succès des expositions, il apparaît qu'il s'agit souvent d'une combinaison entre le choix du lieu et la sélection de l'œuvre, ce qui rappelle ce que disait Raphaël Biollay lors de l'entretien : peu importe la forme tant que la réalisation est réussie. Et cette réussite passe alors forcément par un espace et une œuvre adaptés l'un à l'autre.



#### 4.4.2. Réponse à la question de recherche et vérification des hypothèses

Les résultats ayant été présentés et analysés, ils peuvent maintenant être confrontés aux questions de recherche et aux hypothèses posées en début de travail. Pour rappel, les questions de recherche principale et secondaires et les hypothèses y relatives étaient :

	Question de recherche	Hypothèse
<b>Principale</b>	L'art urbain peut-il inciter à la marche à pied ?	Oui.
<b>Secondaire</b>	Quel type d'art ?	L'art permettant une interaction avec les usagers.
	Quel type d'espace ?	Les espaces où les aménagements extérieurs sont pas ou peu développés.

Tableau 7 : rappel des questions de recherche et des hypothèses y relatives

L'analyse des résultats a révélé que l'art dans un milieu urbain peut inciter à la marche à pied et que les différents usagers du festival ont rencontré du plaisir à le faire. De plus, l'art apparaît comme un instrument de qualité du milieu bâti et les intentions des organisateurs ont montré que l'art avait été pensé comme un vecteur et un motif de balade urbaine. La déambulation des visiteurs a ainsi révélé que leur intérêt pour les expositions les avait conduit à arpenter dans les rues veveysannes à pied ou sous d'autres formes de mobilité douce.

Au sujet de l'hypothèse secondaire concernant les formes qui « fonctionnent », il avait été envisagé qu'une forme d'art permettant une interaction avec les usagers serait plus à même de donner envie de marcher. Cette hypothèse a été vérifiée puisque les expositions qui étaient plus faciles d'accès dans le sens où elles permettaient aux usagers de se les approprier plus aisément ont été celles qui ont eu le plus de succès dans le cadre du festival. En effet, on a pu remarquer que certaines expositions plaisaient plus, notamment les fresques d'Ella & Pitr qui invitaient les gens à s'y prendre en photo. De même, les images de Liu Bolin réparties dans l'ensemble du périmètre ont eu beaucoup de succès car elles avaient un côté plus ludique. C'est ainsi que l'on peut avancer que le type d'art qui serait le plus à même d'inciter à la marche à pied serait alors celui permettant le plus d'interaction avec l'utilisateur.

Parallèlement, la seconde hypothèse n'a pas pu être vérifiée car les lieux qui ont semblé avoir le plus de succès lors du festival n'étaient pas forcément ceux dont les aménagements extérieurs étaient le moins développés. En effet, il semble difficile de pouvoir dire avec certitude quels sont les lieux les plus favorables à des aménagements artistiques car l'espace et la forme de l'œuvre sont intimement liés. Ainsi, réussir à déterminer le poids du facteur « espace » est quasiment impossible. On peut cependant relever que la fréquentation d'un espace n'induit pas forcément une réussite dans les expositions. Il semblerait que les lieux très et peu fréquentés n'ont pas rencontré le même succès que les espaces relativement peuplés. Cela voudrait dire que tous les lieux n'ont pas besoin d'un attrait supplémentaire que pourrait être l'art urbain s'ils rencontrent déjà un certain succès en terme de mobilité douce.

En conclusion, l'art semble inciter à la marche à pied dans le cadre d'un événement éphémère tel que le Festival Images à Vevey. Les expositions ayant eu le plus de succès auprès des usagers ont été celles qui étaient plus ludiques et permettaient une interaction avec les visiteurs. Concernant les espaces, il est difficile à ce stade de déterminer ceux qui seraient le plus propices à des aménagements artistiques mais on peut relever avec certitude que la fréquentation habituelle d'un lieu ne fait pas forcément de lui un espace intéressant pour un aménagement artistique.

## 5. CONCLUSION

Ce travail de mémoire est parti de plusieurs constats relatifs à notre société et son développement : l'étalement urbain a induit une utilisation massive de la voiture en rallongeant les distances et les temps de parcours. De là plusieurs externalités peuvent être mises en lumière. Du côté de l'environnement, l'usage généralisé de l'automobile crée des problèmes de pollution et de dégradation de l'atmosphère. D'un autre côté, cela engendre des risques en matière de santé, liés notamment à la sédentarité provoquée par l'utilisation massive de la voiture. En effet, comme nous l'avons vu en début de ce travail, l'OMS a mis en évidence l'augmentation des maladies cardiovasculaires, du diabète et des cancers, induite par plusieurs facteurs dont la sédentarité. La question qui est alors posée par les professionnels de l'urbanisme est la suivante : peut-on changer ces comportements en matière de mobilité ? Et comment le faire ?

Il n'existerait pas une seule et unique solution mais une variété de possibilités et de combinaisons envisageables pour changer les comportements. Et cela rendrait possible une collaboration entre plusieurs domaines liés à la ville et à son fonctionnement. Parmi les recherches sur le sujet, effectuées autant par des professionnels de la santé que de l'urbanisme, toutes sont arrivées à la même conclusion : l'environnement construit joue un rôle fondamental dans le comportement des usagers en matière de mobilité. C'est ainsi que l'art, intimement attaché à l'urbain, est apparu comme un levier d'action potentiel. Effectivement, si rendre l'espace public attractif permet de favoriser la marche à pied, l'art pourrait être un moyen de le faire.

Nous avons ainsi vu comment l'histoire a su montrer que l'art est intimement lié à la ville, que ce soit la cité romaine de l'antiquité ou la ville contemporaine actuelle, malgré une certaine pause où les artistes ont été relégués dans les musées à partir du XVII<sup>ème</sup> siècle. Cependant, avant cela, la Renaissance a été la période la plus effervescente pour les artistes avides de créer dans les villes européennes : Michel-Ange et la place du Capitole à Rome, Filippo Brunelleschi et le Duomo de Florence, Léonard de Vinci et ses concepts architecturaux exportés notamment en France, etc. L'artiste et l'architecte sont alors indissociables. Puis les Lumières ont séparé les fonctions en les cloisonnant de façon à différencier les deux métiers. La fin du XX<sup>ème</sup> siècle aura néanmoins raison de ce compartimentage et les artistes chercheront alors à faire sortir l'art des musées à partir des années 1960 en développant un art urbain moderne : land art, fresques, sculptures, performances, etc. L'artiste reprend peu à peu les devants de la scène en s'imposant dans les rues lors d'événements éphémères avant d'être appelé à collaborer avec les aménageurs dans la création d'espaces publics, comme Dani Karavan et son Axe Majeur à Cergy-Pontoise à la fin des années 1980 puis, plus récemment, Pipilotti Rist et Carlos Martinez et la Place Rouge à St-Gall au début des années 2000.

Parallèlement, nous avons vu que la question de la mobilité préoccupe de plus en plus les collectivités publiques et les professionnels de différents horizons (sociologues, urbanistes, ingénieurs, médecins, etc.), plaçant ainsi les modes doux comme des solutions d'avenir pour des villes et une population en meilleure santé. Les plans de mobilité se multiplient et, bien que les transports automobiles et publics y soient toujours traités, les réseaux de mobilité douce occupent une place de plus en plus importante. Cet intérêt pour la marchabilité a ainsi permis de mettre en lumière le rôle que joue l'environnement

construit dans l'incitation à la marche à pied. Dès lors, parmi les théories développées au cours des dernières années, plusieurs chercheurs ont mis en avant les dimensions matérielles et symboliques de l'environnement construit. En effet, le piéton fait intervenir tous ses sens lorsqu'il marche et c'est ainsi qu'est apparue l'idée « *qu'un espace propice à la marche est un espace laissant des alternatives aux passants* » (Thibaut, 2007 : 112). Ces alternatives se traduisent, selon Lavadinho (2012), par des prises qui peuvent se matérialiser sous la forme d'attracteurs ou de souffles. Ainsi combinés, ces derniers donnent aux piétons l'envie et la possibilité de continuer leur parcours, en le rythmant de part en part. Ce parcours par étape revient à ce que Lavadinho (2011b) définit comme le cabotage urbain. De plus, les prises font partie des quatre notions avancées par Lavadinho (ibid) comme formant la texturisation, à savoir l'idée que l'espace n'est pas lisse mais composé de différents éléments qui le rendent plus ou moins rugueux. C'est ainsi que la ludification, définie comme « *les agencements qui permettent de rendre le trajet attractif et distrayant pour l'utilisateur* » (ibid : 228), apparaît comme un des moyens à disposition des collectivités publiques pour augmenter la texturisation des espaces publics. Différents exemples ont su illustrer ce concept de ludification, comme les Yeux de la Ville à Genève ou encore la requalification des berges de la rivière Cheonggyecheon à Séoul.

Ces deux visions de l'espace public – d'un côté l'art qui reprend sa place dans la ville et de l'autre l'urbanisme qui cherche à ludifier les espaces partagés – ont montré que lier les deux était possible. De plus, cela se confirme au vu de l'engouement du public et des professionnels de l'aménagement qui continuent de multiplier les expériences. Ainsi, l'art apparaît comme un moyen tangible de ludification des espaces publics puisqu'il a déjà été utilisé à plusieurs reprises, que ce soit de façon éphémère ou pérenne (Festival Arbres et Lumières à Genève, Rives de Saône à Lyon, etc.).

Le cas pratique de ce travail de mémoire a pu analyser de manière plus fine si l'art peut inciter à la marche à pied au travers du Festival des Arts Visuels « Images » de Vevey, qui s'est tenu du 8 au 30 septembre 2012. En effet, les différents outils utilisés ont permis de montrer que les expositions en extérieur ont attiré un public large et varié (plus de 80'000 visiteurs). De plus, il est apparu que le festival pouvait être considéré comme un moyen de ludification de l'espace public puisque les usagers ont été enchantés par les œuvres présentées qui leur ont donné l'occasion de rythmer leurs parcours tout au long de leur visite. Ce changement de décor a permis de confirmer la thèse du cabotage urbain en multipliant les prises, à savoir les expositions.

Comme l'a montré le retour sur les hypothèses, il a pu être établi que l'art jouait un rôle incitateur pour la marche à pied, du moins dans le cadre d'événements éphémères, et que les œuvres connaissant le plus de succès étaient celles qui permettaient une certaine appropriation. Cependant, les lieux qui ont le mieux fonctionné n'ont pas pu être définis clairement car ils étaient intimement liés à l'œuvre choisie. Cela nous ramène donc sur le lien entre la ville et l'art qui semble être aujourd'hui renoué. Dès lors, les expériences citées dans la partie théorique et le cas pratique, bien qu'elles aient démontré leur originalité et l'intérêt du public, apportent également quelques leçons de mise en pratique dans le cas d'un aménagement pérenne. C'est un fait que l'art attire et interpelle, qu'il donne envie de découvrir et qu'il rythme les parcours mais, pour une meilleure intégration avec l'environnement construit, il s'agit alors de faire collaborer

les artistes et les aménageurs. L'art ne doit pas avoir pour but d'embellir un espace, il doit surtout accompagner une réflexion plus large sur l'aménagement de cet espace. On a vu que certaines expositions du Festival Images n'ont pas rencontré autant de succès que celles qui donnaient aux usagers l'occasion d'interagir avec, et cela permet d'ouvrir la question de la participation. On peut effectivement avancer que si les usagers étaient interrogés sur leurs envies et leurs ressentis, les choix d'aménagement seraient alors différents. Ainsi, nous pouvons relever le cas des Yeux de la Ville à Genève. La ville choisit sur la base de pétitions ou de lettres de la part des habitants les lieux qui seront transformés pour cette occasion, puis, à la fin de l'été, selon le succès rencontré par les installations, elle considère l'éventualité d'une transformation sur le long terme (Lavadinho, 2005). Un cas relativement similaire s'est présenté dans le quartier des Eaux-Vives, toujours à Genève, où l'intervention n'a pas été comprise par les habitants, ce qui a poussé la ville à revenir en arrière (ibid).

Cela corrobore ainsi l'idée que l'art ne doit pas être utilisé comme une finalité mais comme un complément. En effet, les artistes devraient être amenés à collaborer au moment de la conception d'un espace public, tout comme cela se fait avec un paysagiste. Le traitement de l'espace public doit prendre en compte tous les éléments habituels (mobilier, revêtement, etc.) et voir l'artiste comme un acteur pouvant donner une autre vision de l'espace dans une perspective plus globale et pluridisciplinaire. Les artistes pourraient ainsi être amenés à collaborer avec les urbanistes au même titre que les architectes, les paysagistes et autres professionnels de l'aménagement.

Finalement, il semble certain, au vu des analyses effectuées lors de ce travail, que l'art incite à la marche à pied dans le cadre d'un événement éphémère car les gens viennent spécialement pour ça. Dans le même ordre d'idée, on peut facilement imaginer qu'un aménagement pérenne ait le même effet dans le cadre des loisirs, par exemple un cheminement ponctué d'installations artistiques menant à un musée. Ainsi, l'art peut être un vecteur de mobilité douce dans des activités sortant du quotidien et de la routine de tous les jours. Concernant la pérennité de tels aménagements et le rôle de l'art pour modifier les comportements en matière de mobilité quotidienne, la question reste encore ouverte. En effet, il semble difficile d'imaginer que les gens seraient prêts à faire des trajets plus longs en utilisant des modes doux plutôt que leur automobile ou les transports publics uniquement dans le but de voir de l'art urbain sur leur route. Or, si l'art est utilisé dans une optique plus globale de l'aménagement des espaces publics, ces derniers gagneraient alors en qualité et seraient sûrement plus attirants pour des trajets de courte à moyenne distance.

Dans tous les cas, la présente recherche a démontré que l'art motive les usagers à choisir des modes doux lors de leurs loisirs dans le cadre d'un événement éphémère et la question de la pérennité reste encore en suspens.





## 6. BIBLIOGRAPHIE

- Angers, M. (1996). *Initiation pratique à la méthodologie des sciences humaines* (2<sup>e</sup> éd. rév.). Anjou : Ed. CEC.
- Ascher, F. (1995). *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris : Odile Jacob.
- Bassand, M. (2004). *La métropolisation de la Suisse*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Bazou, S. (2012, 24 août). *L'escalier magique de Chambord - Artefake* [Page Web]. Disponible sur : <http://www.artefake.com/l-escalier-magique-de-chambord.html> (consulté le 03.06.13).
- Bonanomi-Schaffner, L. (1990). *Le temps des rues : vers un nouvel aménagement de l'espace rue*. Lausanne : IREC.
- Bonnard, L. (2008). « Les coûts exorbitants de la sédentarité », *Rue de l'Avenir*, 2, 4.
- Brundtland, G. (Dir.) (1987). *Notre avenir à tous : rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement de l'ONU*. Genève : Commission mondiale sur l'environnement et le développement.
- Charbonneau, J.-P., Le Floc'h, M., Marguc, P., Le Gal, O. (2007). « Artistes /urbanistes : quel dialogue pour fabriquer la ville ? », *Dossier documentaire du cycle « art [espace] public »*, La Sorbonne, 26 janvier-30 mars 2007.
- Charre, A. (Dir.) (1992). *Art et espaces publics*. Givors : OMAC – Maison du Rhône.
- Charre, A. (1996). *Art et urbanisme*. Paris : Presses universitaires de France.
- Cie Philippe Saire (s.d.). *Projet « Cartographies »* [Page Web]. Disponible sur : <http://www.philippesaire.ch/index.php/fr/films/projet-qcartographieq> (consulté le 09.05.13).
- Da Cunha, A. (2010, février). *Régimes d'urbanisation, âges et métamorphoses de la ville* [Notes de cours]. Lausanne : Université, Institut de géographie.
- Davila, T. (2002). *Marcher, créer : déplacements, flâneries, dérives dans l'art de la fin du XX<sup>e</sup> siècle*. Paris : Ed. du Regard.
- Davila, T., Gwiazdzinski, L., Paquot, T., Sturm, H. (2008). « La ville, comment ça marche ? », *Dossier documentaire du cycle « art [espace] public »*, La Sorbonne, 25 janvier-28 mars 2008.
- Demers, M. (2008). *Pour une ville qui marche : aménagement urbain et santé*. Montréal : Ed. Ecosociété.
- Develey, L. (2012). *Si on marchait à Morgarten ? Etude de la marchabilité et des facteurs incitant à la marche dans un quartier chaud-de-fonnier*. Mémoire de master non publié. Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, Institut de géographie.
- Etat de Vaud (s.d.). *Mobilité douce : Canton de Vaud* [Page Web]. Disponible sur : <http://www.vd.ch/themes/mobilite/mobilite-douce> (consulté le 01.05.13).

- Grand Lyon (2012). *Rives de Saône*. Lyon : Grand Lyon.
- Giroux, S., Tremblay, G. (2002). *Méthodologie des sciences humaines : la recherche en action* (2e éd.). Saint-Laurent (Québec) : Ed. du Nouveau pédagogique.
- Handy, S., Boarnet, M. et Killingsworth, R. (2002). « How the built environment affects physical activity : Views from urban planning », *American Journal of Preventive Medicine*, 23 (2), 64-73.
- Kayser, B. (2008). « L'environnement construit comme déterminant de l'activité physique : la marche », *Urbia*, 7, 31-41.
- Lavadinho, S. (2005). « Enchantment engineering and pedestrian empowerment : the Geneva case », *Working paper drafted for the "walking seminar"*, University of Aberdeen, 12-15 septembre 2005.
- Lavadinho, S. (2011a). « La marche, mode d'avenir », *Ville & Vélo*, 48, 6-15.
- Lavadinho, S. (2011b). *Le renouveau de la marche urbaine : terrains, acteurs et politiques*. Thèse de doctorat non publiée. Ecole Normale Supérieure de Lyon, Lettres & Sciences Humaines, France.
- Lavadinho, S. (2011c). « Réenchanter la marche, ludifier la ville. Bonnes pratiques et actions innovantes », *Les Cahiers nouveaux*, 80, 14-24.
- Lavadinho S., (2012a) « La géographie des espaces de la mobilité : les métriques pédestres au cœur de l'urbanité », in *Génie urbain et mobilité*, Actes de l'Université d'été EIVP 2011, Paris.
- Lavadinho, S. (2012b). « Les hubs de vie : quelles opportunités pour faire la ville au-delà de la mobilité ? », *Urbia*, 13, 93-120.
- Lavadinho, S. (2012c). « La marche urbaine, vecteur d'urbanité », *CaMBo*, 2, 38-41.
- Lavadinho, S., Lensele B., (2012). « Urbanités vertes et actives. Avec l'illustration de quatre villes européennes : Paris, Genève, Bucarest, Bruxelles », *Collage*, 4 (12), 24-27.
- Lavadinho, S., Pini, G. (2005). « Développement durable, mobilité douce et santé en milieu urbain », *Actes du colloque « Développement urbain durable, gestion des ressources et gouvernance »*, Université de Lausanne, 21-23 septembre 2005.
- Lavadinho, S., Winkin, Y. (2004). « Quand les piétons saisissent la ville. Éléments pour une anthropologie de la marche appliquée à l'aménagement urbain », *MEI*, 21, 33-41.
- Lavadinho, S., Winkin, Y. (2005). « Les territoires du moi : aménagements matériels et symboliques de la marche urbaine », *Actes du colloque « Développement urbain durable, gestion des ressources et gouvernance »*, Université de Lausanne, 21-23 septembre 2005.
- Lavadinho, S., Winkin, Y. (2009). « Comment ludifier nos villes », *Urbanisme*, 366, 82-86.

- Lemoine, S. (2005). *In situ : un panorama de l'art urbain de 1975 à nos jours*. Paris : Alternatives.
- Le Petit Larousse illustré* (2005). Paris : Larousse.
- Masbounji, A. (Dir). (2004). *Penser la ville par l'art contemporain*. Paris : Ed. de la Villette et Direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction (DGUHC).
- Office fédéral de la statistique (OFS) & Office fédéral du développement territorial (ARE). (2007). *La mobilité en Suisse : résultats du microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports*. Neuchâtel : OFS.
- Organisation mondiale de la Santé (OMS). (2010). *Recommandations mondiales sur l'activité physique pour la santé*. Genève : OMS.
- Quincerot, R., Weil, M. (2008). « Urbanisme et santé : l'urbanisme peut-il nous faire marcher ? », *Urbia*, 7, 9-29.
- Raiffeisen (s.d.). *stadtlounge* [Page Web]. Disponible sur : <http://www.raiffeisen.ch/web/stadtlounge1> (consulté le 04.05.2013).
- Rey, F. (2011). *Influence des réaménagements des espaces publics sur les pratiques sociales des usagers. Les cas de la rue des Remparts et de la rue du Grand-Pont de la ville de Sion*. Mémoire de master non publié. Université de Lausanne, Faculté des géosciences et de l'environnement, Institut de géographie.
- Saelens, B. et Handy, S. (2008). « Built environment correlates of walking : a review », *Medicine and Science in Sports and Exercise*, 40 (7), 550-566.
- Schönenberg, G. (2012, 7 novembre). Quand l'art habite l'espace public. *Le Temps*, 26-27.
- Smadja, G. (2003). *Art et espace public. Le point sur une démarche urbaine*. Paris : Conseil Général des Ponts et Chaussées.
- Soulier, N. (2012). *Reconquérir les rues : exemples à travers le monde et pistes d'actions pour des villes où l'on aimerait habiter*. Paris : Ulmer.
- Thibaud, J.-P. (Dir). 2007. « Les compositions de la marche en ville », in Lavadinho, S. et Winkin, Y (Eds). *Des villes qui marchent, tendances durables en urbanisme, mobilité et santé. Projet ANR SEST 05 019, Rapport final*, Lyon : Université, ENS-LSH.
- Thomas, R. (2007). « La marche en ville. Une histoire de sens », *L'Espace géographique*, 36 (1), 15-26.
- Van Campenhoudt, L., Quivy, R. (2011). *Manuel de recherche en sciences sociales* (4<sup>e</sup> éd. rév.). Paris : Dunod.
- Ville de Genève (2004). *Les Yeux de la Ville – Aménagements éphémères en ville de Genève*. Genève : Ville de Genève.



Ville de Genève (2012, 10 décembre). *Festival Arbres en lumière – Manifestations et événements – Environnement urbain et espaces verts – Thèmes – Ville de Genève – Site officiel* [Page Web]. Disponible sur : <http://www.ville-geneve.ch/themes/environnement-urbain-espaces-verts/manifestations-evenements/festival-arbres-lumiere/> (consulté le 04.05.2013).

Ville de Strasbourg (2012). *Plan piéton – Ville de Strasbourg – 2011-2020*. Strasbourg : Ville de Strasbourg.

Ville de Vevey (s.d.). *Ville de Vevey* [Page Web]. Disponible sur : <http://www.vevey.ch/N9215/la-fondation-vevey-ville-d-images.html> (consulté le 03.06.2013).

Walk 21 (2006). Charte internationale de la marche. Créer des collectivités saines, viables et efficaces, où les gens choisissent de marcher.

Wiel, M. (1999). *La transition urbaine ou le passage de la ville-pédestre à la ville motorisée*. Architecture + recherches. Sprimont : Pierre Mardaga.

## **7. ANNEXES**

7.1. TABLE DES ILLUSTRATIONS	66
7.2. PLAN ET LISTE DES EXPOSITIONS	70
7.3. QUESTIONS POUR L'ENTRETIEN	72
7.4. QUESTIONNAIRES POUR LES USAGERS	73
7.5. RÉSULTATS DES QUESTIONNAIRES AUX USAGERS	75
7.6. RÉSULTATS DE LA GRILLE SÉMANTIQUE	77

## 7.1. Table des illustrations

<b>Figure 1 :</b>	la place du Capitole à Rome, redéfinie par Michel-Ange entre 1536 et 1546.....	16
<b>Figure 2 :</b>	la place du Capitole à Rome.....	16
<b>Figure 3 :</b>	graffiti de Banksy à Londres, sans date.....	17
<b>Figure 4 :</b>	graffiti de Banksy à Londres, supposément daté de 2005.....	17
<b>Figure 5 :</b>	Cartographie 10 par la Cie Philippe Saire dans le Jardin des Colombes en 2011.....	18
<b>Figure 6 :</b>	Espèces d'Espaces par les élèves du Marchepied dans le Jardin de l'Eracom en 2013.....	18
<b>Figure 7 :</b>	la pyramide de Bottrop de Wolfgang Christ au Emscher Park.....	18
<b>Figure 8 :</b>	mise en lumières des bâtiments par Jonathan Park au Emscher Park.....	18
<b>Figure 9 :</b>	la passerelle de l'Axe Majeur de Dani Karavan à Cergy-Pontoise.....	19
<b>Figure 10 :</b>	la tour belvédère et la place Hubert Renaud de l'Axe Majeur de Dani Karavan à Cergy-Pontoise.....	19
<b>Figure 11 :</b>	installation au Square de la Comédie pour les Yeux de la Ville, édition 2004.....	20
<b>Figure 12 :</b>	installation à la rue Coutance par TAKO et LRS architectes pour les Yeux de la Ville, édition 2006.....	20
<b>Figure 13 :</b>	<i>Génialithe</i> par Le Gentil Garçon pour les Rives de Saône, Lyon.....	20
<b>Figure 14 :</b>	<i>Souvenir du monde inversé</i> par Le Gentil Garçon pour les Rives de Saône, Lyon.....	20
<b>Figure 15 :</b>	<i>The Leak</i> , Francis Alÿs, Paris, 2003.....	21
<b>Figure 16 :</b>	<i>The Green Line</i> , Francis Alÿs, Jerusalem, 2004.....	21
<b>Figure 17 :</b>	balade urbaine à la découverte des Space Invaders, Lausanne, janvier 2011.....	22
<b>Figure 18 :</b>	balade urbaine à la découverte des Space Invaders, Lausanne, janvier 2011.....	22
<b>Figure 19 :</b>	Bruxelles les Bains.....	27
<b>Figure 20 :</b>	ParisPlages.....	27
<b>Figure 21 :</b>	Festival Arbres et Lumières, édition 2011.....	27
<b>Figure 22 :</b>	Festival Arbres et Lumières, édition 2009.....	27
<b>Figure 23 :</b>	Piano Staircase, Stockholm, 2009.....	28

<b>Figure 24 :</b>	Piano Staircase, Stockholm, 2009.....	28
<b>Figure 25 :</b>	Stadtlounge par Pipilotti Rist et Carlos Martinez, St-Gall, 2005.....	28
<b>Figure 26 :</b>	Stadtlounge par Pipilotti Rist et Carlos Martinez, St-Gall, 2005.....	28
<b>Figure 27 :</b>	réaménagement de la rivière Cheonggyecheon, Séoul.....	29
<b>Figure 28 :</b>	réaménagement de la rivière Cheonggyecheon, Séoul.....	29
<b>Figure 29 :</b>	plan du Festival Images.....	34
<b>Figure 30 :</b>	exposition n°15 - Sohei Nishino (Japon) – <i>Diorama Map Bern</i> à la place Scanavin.....	36
<b>Figure 31 :</b>	exposition n°22 - Jeann Susplugas & Alain Declercq (France) – <i>Castle</i> au théâtre de Vevey.....	36
<b>Figure 32 :</b>	exposition n°08 - Ella & Pitr (France) – <i>Là</i> sur la façade de l'église Sainte-Claire.....	36
<b>Figure 33 :</b>	exposition n°20 - la rue du Simplon et la façade de la BGV en sortant de la gare CFF.....	46
<b>Figure 34 :</b>	exposition n°17 - les photos exposées au parc du Panorama en travaux.....	46
<b>Figure 35 :</b>	exposition n°08 - une fresque d'Ella & Pitr à la place Scanavin, vue depuis l'installation de Sohei Nishino.....	46
<b>Figure 36 :</b>	exposition n°15 - l'installation pour observer l'œuvre de Sohei Nishino à la place Scanavin.....	46
<b>Figure 37 :</b>	exposition n°10 - peu d'intérêt de la part des passants... trop monumental ?.....	47
<b>Figure 38 :</b>	exposition n°06 - quelques visiteurs ce jour-ci à l'Hôtel de Ville.....	47
<b>Figure 39 :</b>	exposition n°22 - un passant semble s'interroger au Théâtre.....	47
<b>Figure 40 :</b>	exposition n°07 - les images d'Alain Delorme suscitent l'intérêt en ce dimanche après-midi.....	48
<b>Figure 41 :</b>	exposition n°13 - le passage sous-voie et les photos de Christian Marclay interpellent des passants.....	48
<b>Figure 42 :</b>	exposition n°08 - beaucoup d'interaction avec les fresques d'Ella & Pitr.....	48
<b>Figure 43 :</b>	exposition n°12 - les usagers du quai Perdonnet ne s'arrêtent pas.....	48
<b>Figure 44 :</b>	exposition n°03 - deux visiteurs s'arrêtent pour regarder l'image de Liu Bolin.....	49
<b>Figure 45 :</b>	exposition n°03 - ... ils sont rapidement rejoints par un passant intrigué.....	49



<b>Figure 46 :</b>	exposition n°01 - peu d'intérêt de la part des usagers pour les images du quai Perdonnet.....	49
<b>Figure 47 :</b>	exposition n°06 - visite guidée pour une classe d'école à l'Hôtel de Ville.....	49
<b>Figure 48 :</b>	exposition n°25 - le passage rue du Collège-rue d'Italie, toujours assez vide.....	50
<b>Figure 49 :</b>	exposition n°24 - les images de Tereza Vlčková sur la Grande Place n'attirent pas beaucoup.....	50
<b>Figure 50 :</b>	exposition n°15 - des visiteurs demandent plus d'explication à un membre du staff du festival.....	50
<b>Figure 51 :</b>	exposition n°06 - la place de l'Hôtel de Ville, relativement déserte.....	50
<b>Figure 52 :</b>	exposition n°17 - toujours beaucoup d'intérêt au parc du Panorama, malgré le froid.....	51
<b>Figure 53 :</b>	exposition n°03 - après 3 semaines de festival, les premières dégradations se font sentir.....	51
<b>Figure 54 :</b>	exposition n°03 - des gens se font photographier devant les images de Liu Bolin.....	51
<b>Figure 55 :</b>	exposition n°08 - ...tandis que d'autres prennent les fresques d'Ella & Pitr en photos.....	51



## 7.2. Plan et liste des expositions

01

**Philip Kwame Apagya** (Ghana)  
*No Place Like Home*  
Quai Perdonnet, en face de l'Alimentarium



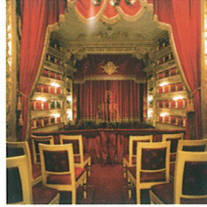
02

**Jean-Daniel Berclaz** (Suisse)  
*Vernissage du point de vue*  
Grande Place



03

**Liu Bolin** (Chine)  
*Hiding in the City*  
11 images en ville



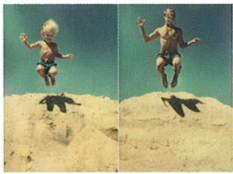
04

**Kurt Caviezel** (Suisse)  
*Animals*  
Jardins du Rivage



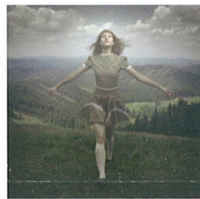
25

**Irina Werning** (Argentine)  
*Back to the Future*  
Passage rue du Collège – rue d'Italie



24

**Tereza Vlčková** (Républic tchèque)  
*A Perfect Day, Elise...*  
La Grenette



23

**VHILS** (Portugal)  
*Scratching the Surface*  
Ex-EPA



21

**Julie Sorrel** (France)  
*Les Baigneurs*  
Grand Hôtel du Lac



22

**Jeanne Susplugas & Alain Declercq** (France)  
*Castle*  
Théâtre de Vevey



20

**Cindy Sherman** (Etats-Unis)  
*Untitled Film Still #21*  
Façade de la Banque Cantonale Vaudoise



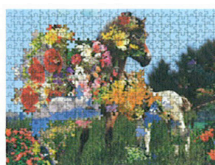
19

**Kourtney Roy** (Canada)  
*The Ideal Woman*  
Panneaux publicitaires en ville



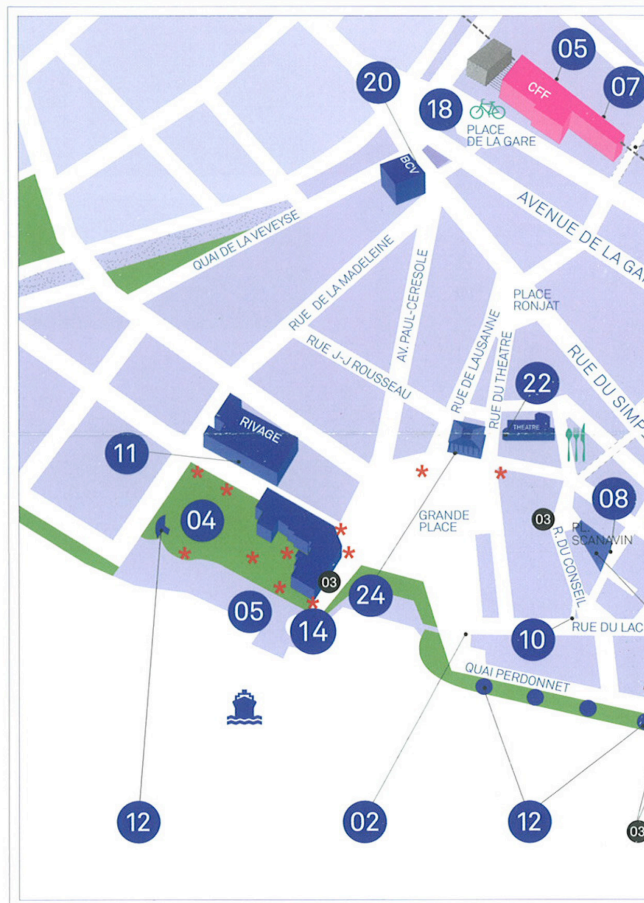
18

**Kent Rogowski** (Etats-Unis)  
*Love=Love*  
Place de la Gare



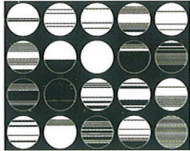
17

**Passé recomposé**  
Avec : Gea Casolaro, Fred Lebain, Jason E. Powell et Andrea Galvani  
Parc du Panorama



05

Frédéric Cordier (Suisse)  
Tertial  
Salle d'attente Gare CFF  
et Débarcadère CGN



06

Gohar Dashti (Iran)  
Today's Life as War  
Place de l'Hôtel de Ville



07

Alain Delorme (France)  
Totems  
Gare CFF,  
Parking vélos, voie 1



08

Ella & Pitr (France)  
Là  
Façades place Scanavin,  
Eglise Sainte-Claire et en ville



09

Gabriele Galimberti (Italie)  
Delicatessen with Love  
Jardins de l'Alimentarium



10

Noémie Goudal (France)  
Chamber / Vestibule / Cascade / Iceberg  
Passage rue du Conseil – rue du Lac et  
Hôtel des Trois Couronnes  
et Quai Perdonnet



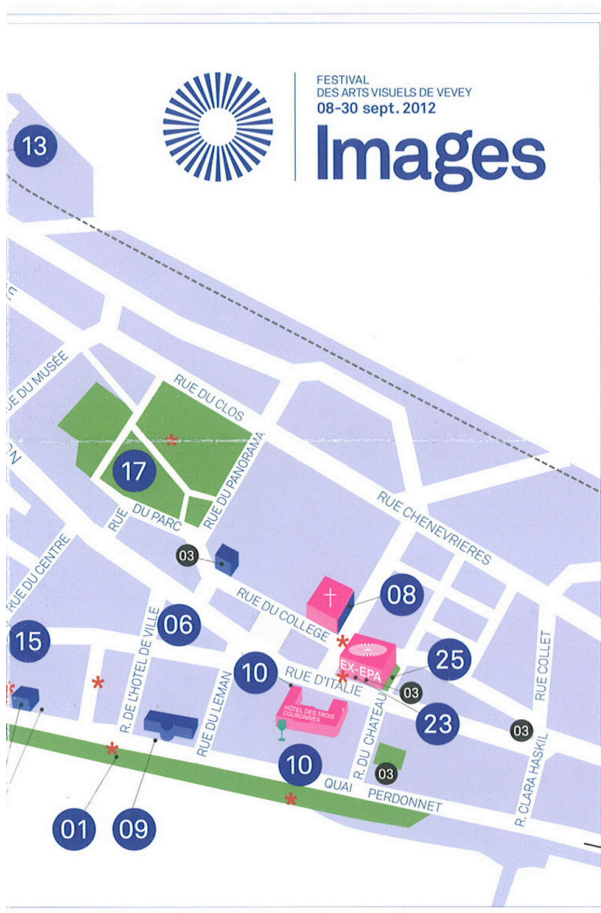
11

Svetlana Khachaturova (Russie)  
Paysages intérieurs  
Vitrines du Rivage



12

Myoung Ho Lee (Corée du Sud)  
Trees  
Théâtre de Verdure et Quai  
Perdonnet



21

GRAND HÔTEL DU LAC  
RUE D'ITALIE 1

16 \*

Orlito (Argentine)  
Saludante  
en ville



15

Sohei Nishino (Japon)  
Diorama Map Bern  
Place Scanavin



14

Mentalgassi (Allemagne)  
Surprise  
Grande Place



13

Christian Marclay (Suisse / Etats-Unis)  
Street Music 2002-2012  
Sous-voies CFF est





### **7.3. Questions pour l'entretien**

Dans le dossier de presse du Festival, il est dit à la page 4 que votre volonté était de surprendre, notamment en réinventant la ville. Que voulez-vous dire par là ?

De même, vous parlez à la page de 11 de la volonté du Festival d'investir la ville : pourquoi ? Dans quel(s) but(s) ?

Quels ont été les résultats de ces démarches (surprendre, réinventer et investir la ville) ?

A plusieurs reprises, vous dites que les expositions ont été conçues en collaboration avec les artistes et qu'elles sont donc des « *projets sur mesure* ». Comment les artistes ont-ils choisi les lieux ? Pensez-vous que des urbanistes auraient pu vous apporter des éléments en plus pour un choix optimal des expositions en plein air ?

Comment avez-vous traité la question de la mobilité douce, c'est-à-dire les modes actifs de la mobilité, comme le vélo ou la marche à pied ? Y avez-vous mis une attention toute particulière ? Quelles pourraient être les améliorations à faire pour les éditions futures ?

Dans des événements éphémères tels que le Festival, pensez-vous que l'art puisse inciter à la marche à pied ? Et si ces expositions restaient comme des aménagements pérennes des espaces publics, pensez-vous que les gens marcheraient plus à Vevey ?

De manière générale, pensez-vous que l'art dans les espaces publics puisse inciter à la marche à pied ? Si oui, sous quelle(s) forme(s) ? Dans quels types d'espace ?

## 7.4. Questionnaires pour les usagers

### Questions générales

1) Genre :

Homme  Femme

2) Âge :

<18  19-30  31-40  41-50  51-64  >64

3) Lieu de résidence :

Vevey  Vaud  Autre  (précisez : .....)

4) En général, quel moyen de transport utilisez-vous (travail, loisir, etc.) ?

Voiture  Transports publics  Vélo  A pied

5) Venez-vous souvent à Vevey ? oui  non

Si oui, pourquoi ? .....

6) Par quel moyen de transport êtes-vous venu à Vevey ?

Voiture  Transports publics  Vélo  A pied

7) Combien de temps a duré votre trajet pour venir ? .....

8) Etes-vous venu seul ? oui  non

Si non, avec qui ? .....

9) Pourquoi êtes-vous venu aujourd'hui à Vevey ? .....

### Parcours

10) Quel moyen de transport avez-vous utilisé pour vous déplacer dans la ville ?

Voiture  Transports publics  Vélo  A pied

11) Combien de temps a duré votre parcours dans la ville ?

<10min  10-30min  30-60min  1-2h   
>2h

12) Remplissez la grille sémantique :

#### Votre parcours dans la ville était :

	Très	Plutôt	Entre-deux	Plutôt	Très	
Sinueux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Rectiligne
Libre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Guidé

**Votre parcours dans la ville était :**

Ludique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ennuyeux
Revitalisant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fatigant
Rapide	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lent
Elargi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Enfermé
Varié	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Monotone

**Les aménagements extérieurs de votre parcours étaient :**

	Très	Plutôt	Entre-deux	Plutôt	Très	
Originaux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Quelconques
Attrayants	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Inintéressants
Beaux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Laid
Colorés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Ternes
Lumineux	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sombres

**L'ambiance du parcours était :**

	Très	Plutôt	Entre-deux	Plutôt	Très	
Calme	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bruyante
Reposante	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Stressante
Agréable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Désagréable
Animée	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Morne

**Festival Images**

13) Avez-vous pris part à cette manifestation?

oui  non

14) Avez-vous préféré les expositions :

A l'intérieur  A l'extérieur

15) Pour quelles raisons ? .....

.....

16) Les expositions en extérieur vous ont-elles donné envie de continuer votre parcours et de prolonger la découverte ?

oui  non

17) Pour quelles raisons ? .....

.....

18) Avez-vous été dérangé par la présence des voitures ?

oui  non

19) Aimerez-vous que des aménagements de la sorte soient pérennes ?

oui  non

## 7.5. Résultats des questionnaires aux usagers

### Questions générales

1) Genre :	Homme : 8x    Femme : 7x
2) Âge :	<18 : 0      19-30 : 3x      31-40 : 3x 41-50 : 1x    51-64 : 4x      >64 : 4x
3) Lieu de résidence :	Vevey : 1x    Vaud : 8x      Autre : 6x
4) En général, quel moyen de transport utilisez-vous (travail, loisir, etc.) ?	Voiture : 11x    Transports publics : 4x Vélo : 1x      A pied : 4x
5) Venez-vous souvent à Vevey ?	Oui : 3x      Non : 12x
6) Par quel moyen de transport êtes-vous venu à Vevey ?	Voiture : 11x    Transports publics : 3x Vélo : 0      A pied : 1x
7) Combien de temps a duré votre trajet pour venir ?	Durée moyenne : 0.70h
8) Êtes-vous venu seul ?	Oui : 0      Non : 15x
9) Pourquoi êtes-vous venu aujourd'hui à Vevey ?	Festival Images : 15x      Autre : 0

### Parcours

10) Quel moyen de transport avez-vous utilisé pour vous déplacer dans la ville ?	Voiture : 0      Transports publics : 0 Vélo : 1x      A pied : 13x Skateboard : 1x
11) Combien de temps a duré votre parcours dans la ville ?	<10min : 0      10-30min : 0      30-60min : 0 1-2h : 5x      >2h : 10x
12) Remplissez la grille sémantique :	Voir annexe 7.6.



### **Festival Images**

13) Avez-vous pris part à cette manifestation ?	Oui : 15x      Non : 0
14) Avez-vous préféré les expositions :	A l'intérieur : 0      A l'extérieur : 10x Sans avis : 5x
15) Pour quelles raisons ?	Météo, qualité, originalité, animation, plein air, se promener, hasard
16) Les expositions en extérieur vous ont-elles donné envie de continuer votre parcours et de prolonger la découverte ?	Oui : 15x      Non : 0
17) Pour quelles raisons ?	Intérêt, sympathique, ville, plein air, curiosité, découverte
18) Avez-vous été dérangé par la présence des voitures ?	Oui : 2x      Non : 13x
19) Aimerez-vous que de tels aménagements de la sorte soient pérennes ?	Oui : 14x      Non : 1x

## 7.6. Résultats de la grille sémantique

### Votre parcours dans la ville était :

	Très	Plutôt	Entre-deux	Plutôt	Très	
Sinueux	4x	6x	3x	2x	∅	Rectiligne
Libre	6x	4x	3x	2x	∅	Guidé
Ludique	3x	11x	1x	∅	∅	Ennuyeux
Revitalisant	2x	3x	6x	4x	∅	Fatigant
Rapide	∅	1x	8x	6x	∅	Lent
Elargi	2x	12x	1x	∅	∅	Enfermé
Varié	9x	6x	∅	∅	∅	Monotone

### Les aménagements extérieurs de votre parcours étaient :

	Très	Plutôt	Entre-deux	Plutôt	Très	
Originaux	3x	8x	3x	1x	∅	Quelconques
Attrayants	3x	11x	1x	∅	∅	Inintéressants
Beaux	1x	10x	4x	∅	∅	Laid
Colorés	∅	10x	4x	1x	∅	Ternes
Lumineux	2x	8x	5x	∅	∅	Sombres

### L'ambiance du parcours était :

	Très	Plutôt	Entre-deux	Plutôt	Très	
Calme	5x	6x	3x	1x	∅	Bruyante
Reposante	5x	6x	3x	1x	∅	Stressante
Agréable	6x	9x	∅	∅	∅	Désagréable
Animée	3x	6x	5x	1x	∅	Morne