

# LA MARCHÉ, LE MARKETING DU CORPS

Dominique Rouillard

149

La marche en ville n'est plus une cause marginale pour quelques activistes convaincus. Pas une ville aujourd'hui ne penserait présenter son futur sans projeter la marche au sein de l'ensemble des mobilités de « l'espace partagé », nouvelle alliance pour reconquérir les centres urbains par un apaisement des vitesses. Comme si l'habitant – électeur, individu individualisé – se trouvait désormais représenté par le piéton plus que par l'automobiliste, plus proche du vécu de la ville, de ses ambiances, sensible aux chaussées encombrées et souillées, qui parcourt la ville, l'arpente et la consomme comme un nouvel objet hédoniste du tourisme quotidien. La marche, c'est l'air du temps du futur durable, dans un équilibre du marketing aujourd'hui bien installé: énergie consommée par le marcheur=santé publique et économie de carburant<sup>1</sup>.

La marche occupe de nouveau le discours sur la ville. Le « retour de la marche<sup>2</sup> » s'inscrit dans la problématique plus large du « retour du futur » qui s'exprime aujourd'hui, après l'arrêt des perspectives d'avenir, du milieu des années 1970 à la fin des années 1990<sup>3</sup>. La prise de conscience écologique qui s'amorce dans le contexte libertaire des années 1960, et qu'amplifie la crise du pétrole de 1973, engendre alors un premier engouement pour un retour à la marche et au vélo, contre la voiture et une gestion agressive de la ville. Mais la faillite des prospectivistes et autres futurologues urbains amène aussi paradoxalement à délaissier la problématique de la ville comme somme de flux – et avec elle une pratique de la marche urbaine –

1

Ou, résumé par Jacques Lévy (2008): « En marchant, on combat en même temps l'obésité et l'effet de serre. »

2

Voir Offner, 2008; Lavadinho et Winkin, 2008.

3

Voir Rouillard, 2009; Rouillard, 2011.

qui conduit à retrouver l'histoire, à plébisciter la protection (du patrimoine) et la ville comme forme architecturée<sup>4</sup>. Durant ces trois décennies « d'arrêt du futur », la marche, c'est avant tout la découverte de la « rue piétonne ». Elle apparaît à Bologne en 1968, comme une des actions du *statu quo*, de la « croissance zéro »: marcher pour s'opposer aux autoroutes urbaines et revendiquer le « droit au centre ». Elle devient rapidement lieu du *shopping* d'un centre ville à reconquérir face au développement des « grandes surfaces » et leurs amples promenades de chalandise intégrée. La marche (une déambulation urbaine) se vit en étant coupé des autres modes de déplacement. L'automobile continue de décider de l'évolution de la ville, pensée par des architectes occupés à redessiner places, rues, façades et parcellaires. L'historien et critique de l'architecture Reyner Banham, qui avait contribué durant les années 1950 à identifier la culture populaire au sein de l'*Independent Group* avec les architectes Alison et Peter Smithson, toujours du « bon côté » de la jeunesse contestataire (il n'aura de cesse de soutenir et de théoriser la production d'*Archigram*), roulant en mini-vélo dans les rues de Londres quand chacun aspire et accède à la voiture, reste une exception excentrique et sophistiquée: le mini-vélo *Moulton F-frame* qu'il utilise est un produit de haute technologie. Il en va de même de Brian Richards, jeune architecte londonien, proche tout à la fois du *Team Ten* et d'*Archigram*, travaillant

4

S'ajoutent à ce repli de la théorie de la ville des flux et de la marche, les facteurs politiques et sociétaux rappelés par J.-M. Offner: concurrence des transports collectifs, préférence pour les centres commerciaux, perte du monopole des équipements de quartier, dangerosité ressentie du dehors qui fait préférer la voiture à la marche (Offner, 2008).



FIG. 1. 4<sup>e</sup> DE COUVERTURE DE NEW MOVEMENT IN CITIES DE BRIAN RICHARDS (1966). © RICHARDS

sur des projets communs avec ces deux générations si souvent opposées. C'est pédalant en suspension dans le vide (fig. 1) ou promouvant marche et vélo en famille (*Moving in Cities*, 1976) que se présente cet expert des recherches sur la technologie du déplacement motorisé en ville.

Suivant de quelques longueurs le retour du vélo, la réplique aujourd'hui de la marche – celle qui se pratiquait dans les villes non motorisées d'autrefois ou celle qui a failli advenir dans les années 1970 – correspond à des enjeux idéologiques et économiques qui dépassent le cadre des professionnels de la ville et des transports, et touche un niveau de représentation sociale et symbolique plus large et plus ancré sur la vie de la cité. On sait que dorénavant le taux de « marchabilité » d'un quartier (ou de « joignabilité ») influe sur le prix de vente du foncier car il mesure une qualité de convivialité urbaine (« se sentir chez soi en ville »).

L'emballage du marketing de la marche, requalifiée « mobilité active » pour une « mobilité durable » – retour des « modes actifs » dans tous les domaines (la participation habitante, c'est comme le vélo!) –, est donc à replacer dans la généalogie récente de son avènement, dans les marches des théories urbaines: la marche des années 1950, 1960 ou 1970 – ses époques conquérantes – est en effet à chaque fois différente, et elle l'est également de celle des années 2000. La marche se retrouve aussi toujours dans une défense de « l'homme oublié dans la ville » – comme l'analysait la très professionnelle revue américaine *Architectural Forum* en 1968 dans sa traversée des modèles urbains du siècle ayant « négligé le piéton<sup>5</sup> ». La marche énonce une critique de cette ville « moderne » qui remonte invariablement au XIX<sup>e</sup> siècle, quand simultanément apparaissent la fascination de la vitesse et une pensée de la ville au risque et aux dépens du piéton.

## LA SÉPARATION: ÉLOIGNER LE PIÉTON QUI GÊNE

Depuis le début du XX<sup>e</sup> siècle et l'avènement de la « Grande ville » comme lieu de la densité d'une culture métropolitaine, la séparation verticale des piétons et des véhicules est une constante des visions des villes autoroutières. La plus grande fluidité des mouvements et de leurs croisements est recherchée, sur l'argument, guère changé depuis Eugène Hénard travaillant à fluidifier le trafic des rues de Paris au début du siècle (Hénard, 1982), sinon de Boileau (1666), de contrer les embouteillages. Elle permettra aux automobilistes de traverser la ville à toute allure, et aux piétons de les regarder, mi-ahuris mi-émervillés par ce nouveau spectacle imposé. Sans même la dimension visionnaire d'un Hugh Ferriss proposant dans les années 1920 des *Superstreet* pour New York, superposant les rues piétonnes sur toute la hauteur de gratte-ciel infinis (Ferriss, 1987), l'architecte Harvey Wiley Corbett réfléchissait simultanément aux solutions pour

5

Voir l'article, « The forgotten man in the city », *Architectural Forum*, dossier spécial *Traffic in Cities*, janvier-février 1968, p. 78-85.

accroître la capacité des rues new-yorkaises de 700 % (huit voies de circulation au lieu de deux dans une même largeur de rue), en y soustrayant totalement les piétons. Ils sont bien une gêne: il faut les mettre quelque part, sur des trottoirs en porte-à-faux sur les voies, hors des arcades où ils aimaient se promener, pour faire de la place<sup>6</sup>. Le piéton dans la ville moderne «suit» l'automobiliste, il est lui-même perçu comme un flux de marche incessant, et donc à percher sur d'autres rues ou plate-formes sans entraves à ses déplacements: avec son intitulé explicite, la *Rush City Reformed* de Richard Neutra (1928-30) ramenait le piéton à une mobilité parallèle et superposée à celle des voitures, sur l'équivalent d'étroites autoroutes piétonnes dupliquées sur deux niveaux, où les bancs, les renforcements, les arrêts sont dorénavant interdits.

Quand Le Corbusier critique ces passerelles plaçant les piétons dans les airs, il redonne certes le sol aux passants (la grâce du pilotis), mais les éloigne définitivement de la transe urbaine alimentée par la densité de la superposition des réseaux ou la confusion de la grande ville. En notant qu'«un quart d'heure de marche à pied» sépare deux barres du projet pour Saint-Dié, Le Corbusier suggère une proximité insoupçonnée, et le retour à l'échelle de la marche suivant le modèle du village. La «route de promenade et de liaison» de la Cité linéaire industrielle est elle aussi écartée: à l'arrière, elle éloigne des autres transports, c'est une ligne ondoyante qui signifie la promenade et en a la forme symbolique. La marche à pied est associée au «logis et ses prolongements» (Le Corbusier, 1972: 134). Pour les «cités-jardins verticales», dans la configuration de différentes situations topographiques, le croquis explique que «les chemins des piétons conduiront à des buts précis, les pistes automobiles étant séparées et indépendantes» (*ibid.*: 64).

Le piéton, spectateur involontaire de la ville piranésienne future ou promeneur ignorant de la vitalité de la ville moderne dans sa version étalée, reste, verticalement ou horizontalement, «détaché» des flux routiers et de toute mobilité mécanique, mais non moins contraint par eux dans ses propres déplacements.

6

Voir l'analyse par Peter Wolf du projet pour le *First Regional Plan of New York City* (1929) de Corbett (Wolf, 1974: 26-27).

## LA MARCHE RASSEMBLE LA COMMUNAUTÉ

Une autre figure de la marche est celle qui mesure et donne les limites de la communauté. Ebenezer Howard l'a initiée en déterminant la dimension de la cité-jardin à partir de la marche: ainsi, 15 minutes suffisent pour traverser la ville à pied. On sait que les habitants y sont en nombre fini (32 000) afin de respecter la «ceinture verte» de parcs et de fermes, et qu'au-delà, une autre communauté est à créer. Les transports publics sont alors nécessaires pour les déplacements entre les cités-jardins ou pour rejoindre la «ville centrale», mais, dans la cité-jardin même, la mesure est essentiellement pédestre, basée sur une distance de temps déjà à l'œuvre<sup>7</sup>.

7

Sur l'apparition de la distance de temps, voir Rouillard, 2007: 11-22.

Cette échelle de la communauté trouve une résonance toute particulière aujourd'hui dans une des formes extrêmes du *New Urbanism*. Le *New Pedestrianism*<sup>8</sup> augmente encore la privatisation, le contrôle, le resserrement de l'espace qu'on n'ose plus dire « public », projet de communauté incapable de penser le grand nombre, la grande ville, la ville hors de la ville, et les autres. Toute théorie participative croise cette idéologie de la marche qui est la mesure de l'échelle du regroupement, de la proximité, de la possibilité du contact, des échanges – c'est aussi sa limite. La marche détermine le cercle des gens fréquentables.

8

Sur le *New Pedestrianism*, voir le site internet de Michael E. Arth (2008).

## LA MARCHÉ GÈNÈRE LA VILLE RELATIONNELLE

Avec les années 1950, l'idéologie villageoise de la communauté et de la rencontre est réinterprétée dans une théorie de la ville moderne revue à l'aune d'une sensibilité anthropologique – maison, rue, quartier, relations. L'idéal de l'urbanisme de l'après-guerre est celui de la rencontre et de l'échange<sup>9</sup>, étranger à un quelconque intérêt pour le marcheur, solitaire ou en groupe.

La théorie première d'Alison et Peter Smithson vise à résoudre l'apparente contradiction de retrouver la vie de la communauté (après la désagrégation sociale causée par l'urbanisme fonctionnaliste) sans le resserrement spatial de la communauté (le « *cul de sac planning* » des plans élaborés jusqu'alors pour le contrer). Pour le concours de *Golden Lane*, un des projets critiques fondateurs du futur *Team Ten*, la marche guide la forme des immeubles de logements, leur organisation mono-orientée par la vue et leur enchaînement aux directions aléatoires. Le bâtiment est une marche. Les immeubles prennent la forme même du parcours du piéton le long de *decks*, nouveau concept de rue séparée de la circulation routière. Le croquis « *First Diagram of the Idea* » (fig. 2a) figure littéralement cette idée première: le piéton marche, c'est une ligne; il s'arrête, c'est un point (vide-ordures, petits services collectifs, « coins de la rue » ou escalier/ascenseur pour descendre au sol ou au garage); puis il repart dans une autre direction. Le diagramme illustre ce cheminement piétonnier hasardeux, comme s'il était fait des rencontres inopinées de l'habitant avec le laitier au coin de la rue ou avec ses voisins de *deck*. La marche « construite » par les barres segmentées et désarticulées des logements donne à la ville sa nouvelle image: « *The City* » (fig. 2b). Elle offre une forme éclatée du modèle que représente alors l'*Unité d'habitation* corbuséenne, par l'abandon du déplacement contraint de la « rue intérieure »: au cœur de l'*Unité*, la privation de la vue sur l'extérieur, sur le paysage

9

Voir Rouillard, 2004: chap. « La ville relationnelle ».

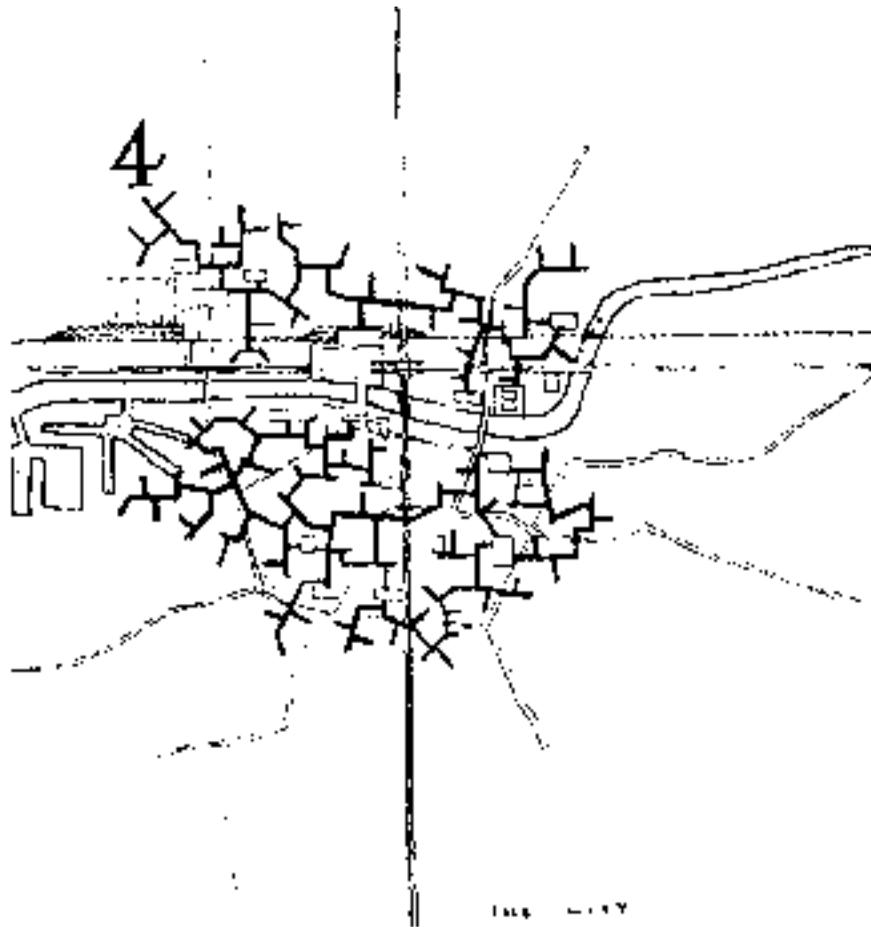


FIG. 2A. «FIRST DIAGRAM OF THE IDEA», A. ET P. SMITHSON, 1951.  
SOURCE: COURTESY ARCHIVES A ET P SMITHSON

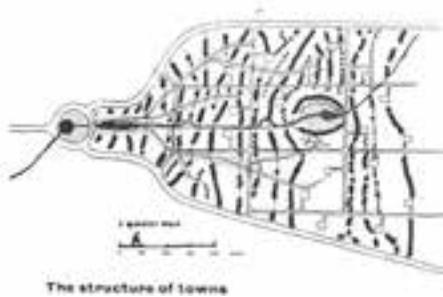


FIG. 3. «STRUCTURE OF TOWN», A. ET P. SMITHSON.  
SOURCE: ARCHITECTURAL DESIGN, JUIN 1959

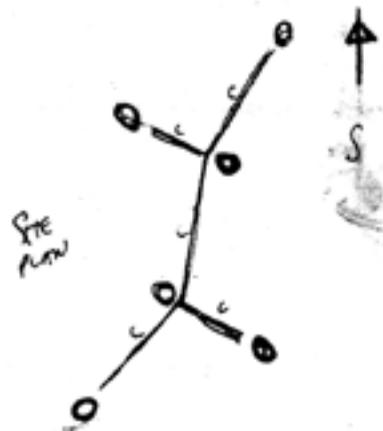


FIG. 2B. «THE CITY», A. ET P. SMITHSON, 1952.  
SOURCE: COURTESY ARCHIVES A ET P SMITHSON

alentour revient à ne pas pouvoir échapper à l'architecture et à la ligne droite. Avec le modèle de *Golden Lane*, l'imbrication des deux systèmes de réseaux et leur indépendance formelle est nouvelle: les voitures vont tout droit et vite, les bâtiments – ou les gens – serpentent et forment la « structure de la ville » (fig. 3). La marche reste liée à la problématique de la rue – ici portée dans les airs (*street-in-the-air*) –, gage du retour possible du sens de la communauté<sup>10</sup>.

10

Repris par l'équipe Candilis, Josic, Woods pour le projet de l'extension de Caen: « le centre linéaire est le domaine exclusif du piéton, il est desservi par la voiture et il rétablit la rue, fonction primordiale et permanente de l'urbanisation » (légende d'un des croquis de la zone piétonne).

11

Ou dans le projet de réhabilitation du quartier Fulham à Londres, sous la conduite de Theo Crosby – en couverture de son ouvrage, *Architecture: The City Sense* (1965).

Le réseau piétonnier qui s'élève au-dessus d'*Hauptstadt Berlin* (1957) retrouve quelques années plus tard l'image de la superposition des réseaux de circulation, trait constant des « métropoles du futur », mais maintenant sans un écartement abyssal avec le sol, pour recoller au réel et à l'échelle d'une densité urbaine. Pour sa présentation au jury du concours, John McHale filmera le projet avec une caméra fixée sur le flux d'une foule londonienne, au niveau des pieds des passants, suggérant qu'il aurait fait modèle pour penser cette résille piétonne jamais vue (le concours perdu sera réinvesti par *Archigram* dans le projet des passerelles piétonnes du South Bank Art Center de Londres, 1960-67<sup>11</sup> – fig. 4). Il est surprenant de voir qu'une des images les plus inspirantes pour la génération suivante qui invente la mégastucture et son

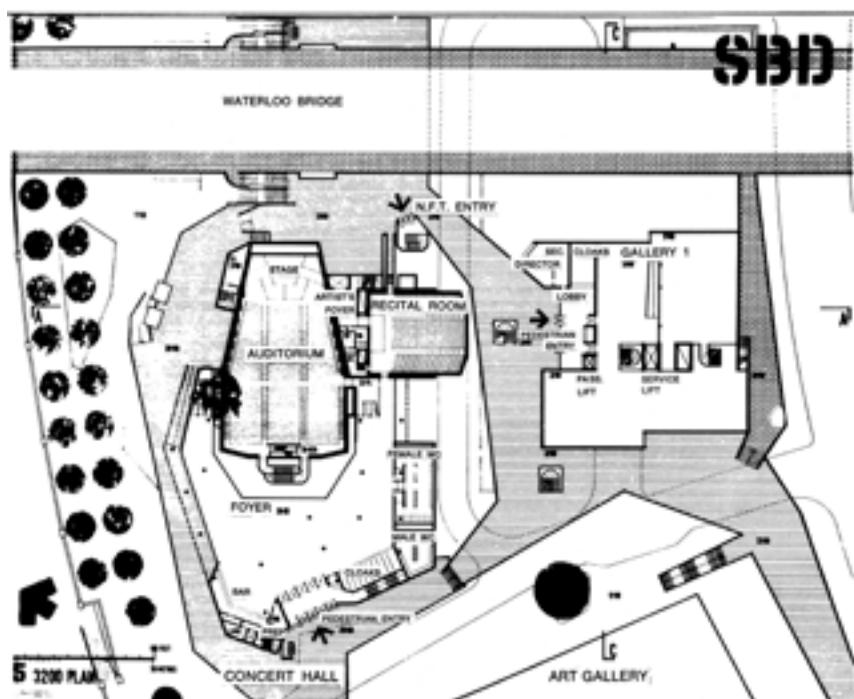


FIG. 4. PROJET DE PASSERELLES PIÉTONNES POUR LE SOUTHBANK ART CENTER DE LONDRES. W. CHALK, R. HERON, D. CROMPTON, J. ATTENBOROUGH, 1960-1967

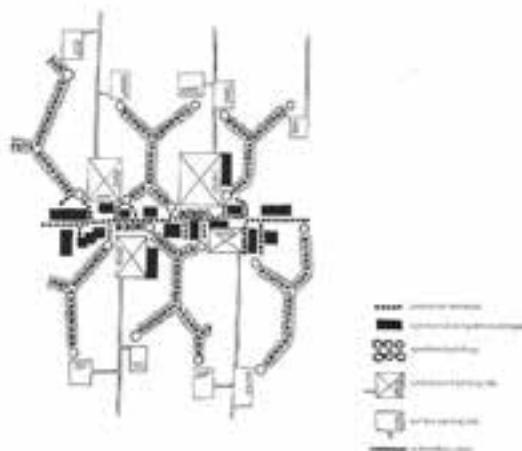


FIG. 5A. STEM. CAEN, G. CANDILIS, A. JOSIC ET S. WOODS, 1960.  
SOURCE: COURTESY ARCHIVES A. JOSIC

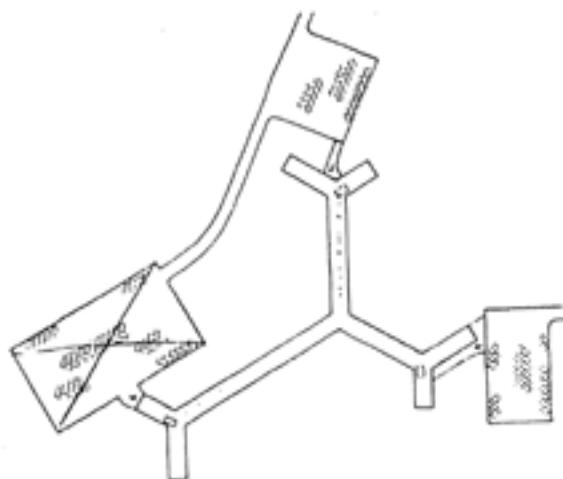


FIG. 5B. « LA FORME DES IMMEUBLES EN FONCTION DE L'ACCÈS ET DU CHEMINEMENT PIÉTONNIER », G. CANDILIS, A. JOSIC, S. WOODS DANS LE CARRÉ BLEU, MARS 1961

échelle intercontinentale colossale aura été produite à partir du diagramme imaginaire de la marche de piétons, produisant une forme de nappe désordonnée s'élevant de manière vraisemblable au-dessus de la ville existante.

## LE MARCHEUR INFATIGABLE D'UNE VILLE SANS FIN

Le piéton est l'origine absolue du concours pour Toulouse-le-Mirail, fortement conceptualisé par l'équipe Candilis, Josic, Woods en 1960, à l'appui d'une décennie de réflexion pour s'opposer à l'ordre fonctionnaliste du mouvement moderne: la tache rouge sang du croquis initial, telle une flaque qui se répand sans forme ou orientation prédéterminée, figure, quasiment intuitivement, ce que le concept de *stem* réussit à concilier, réalisant un bel oxymore: un « centre linéaire » et une ville piétonne avec la voiture « à deux pas ». C'est une « tige » articulant services et commerces (le centre), qui part à la rencontre des immeubles d'habitation qu'elle « alimentera » jusqu'à leurs extrémités; en même temps, elle ne se réduit pas à une ligne, à une nouvelle ville linéaire dont le concept habituel est un développement en fonction de la distance ou du temps de marche acceptable pour rejoindre le transport public. La liberté formelle du *stem* est au contraire celle que le piéton adopte dans des déplacements non contraints et celle que le déplacement

12

Légende du « Schéma de circulation véhiculaire » pour Caen. Woods, 1961, dans le *Carré Bleu* n° 3.

13

*Ibid.*

individuel motorisé rend possible. La voiture est bien la possibilité du *stem*, mais elle suit ici le piéton, et non l'inverse. Le parking est « aux pieds » des ascenseurs: « on arrête la voiture à l'endroit où il le faut<sup>12</sup>»; on décide de « la forme des immeubles en fonction de l'accès et du cheminement piétonnier<sup>13</sup> » (fig. 5 a,b). Le *stem*, c'est la ville linéaire à l'heure de la voiture plébiscitée. Le piéton du *stem* s'imagine en marcheur infatigable qui parcourrait une ville (une urbanisation) sans fin, porté par la dérive d'un centre et de ses méandres, et qui pourrait à tout moment rejoindre un parking (quitte à y louer une voiture, mais le scénario ne s'imagine pas en France à cette heure<sup>14</sup>).

14

Brian Richards rendra compte des avancées technologiques et des engagements politiques aux USA, en Grande-Bretagne et au Japon sur la recherche et le développement de systèmes de transports individuels partagés ou automatisés dans des contextes urbains denses ou, à l'inverse, insuffisamment peuplés pour y investir de trop coûteux systèmes de transports publics traditionnels. Voir Richards, 1971.

Le *stem* est un principe générateur, un cheminement de flux piétonnier qui n'a ni commencement ni fin. C'est un village – « tout se fait à pied » – mais qui dépasse la question de la limite spatiale de la communauté. C'est ce que raconte la scène assez étrange d'un autre croquis de *stem* (fig. 6), une représentation frontale où tous les commerces, la ou les place(s), le mélange des activités et des gens (à pied, à vélo, attablés, achetant, jouant, et la voiture sur le côté, toute proche) ont été relevés à la verticale, dans une mauvaise perspective: effectivement une place en continu, infinie.



FIG. 6. STEM, VILLAGE, S. WOODS, 1966. SOURCE: WOLF 1974: 33

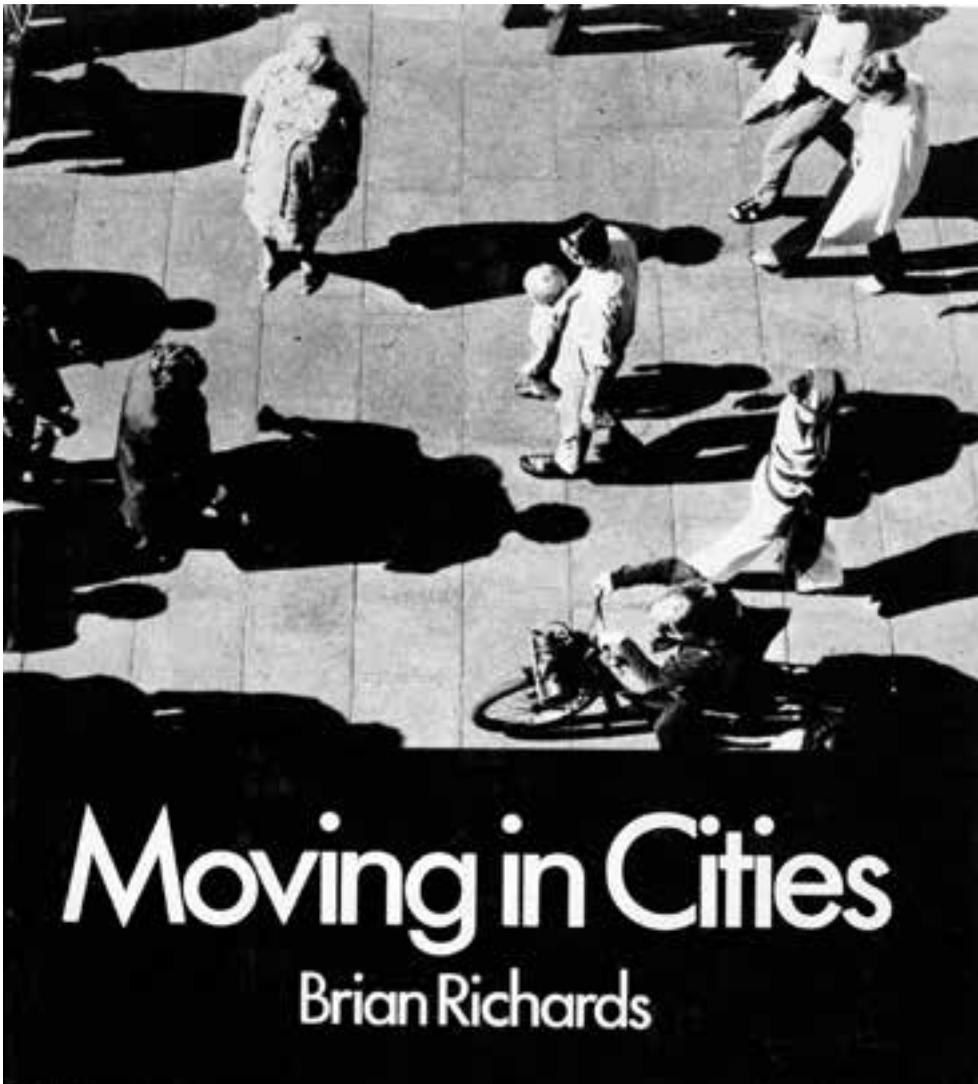
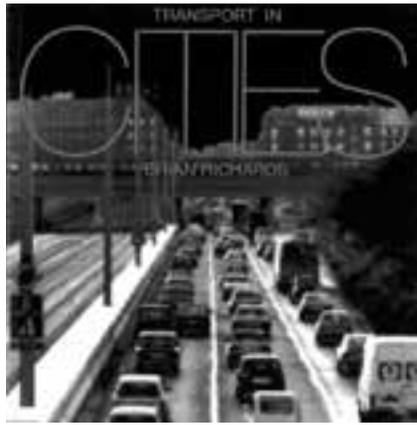


FIG. 7 A,B,C,D. COUVERTURES DES OUVRAGES DE BRIAN RICHARDS 1966, 1976, 1990, 2001

## LE MARCHEUR IMMOBILE OU LE PIÉTON ACCÉLÉRÉ

À partir du milieu des années 1960, Brian Richards, qui commence à intervenir dans les réunions du *Team Ten*<sup>15</sup>, développe un autre intérêt pour la marche. Quand, pour les Smithson, il s'agissait avec le piéton de générer la forme nouvelle des villes nouvelles, pour Richards, le piéton est la base d'une réflexion sur les moyens « d'équiper », « d'améliorer » ou, comme on le dirait aujourd'hui, de « redynamiser » les centres urbains existants. Richards entame dès lors une exploration sans fin de tous les types de systèmes de transport en milieu urbain dense: individuels, semi-collectifs et automatisés, existants, projetés (y compris les siens propres), oubliés ou expérimentés dans le monde, entourés comme il se doit d'une riche invention linguistique: *Urbmobile*, *Carveyor*, *Dashaveyor*, *Peplemover*, *Minirail*, *Guide-o-Matic Train*, *Transit Expressway*, *Teletrans*, *Transveyor*, *Overground*, *Gravity Vacuum Transit*, etc. (Richards, 1968).

L'exploration donnera lieu à quatre ouvrages sur ce même thème (fig. 7a,b,c,d), dont les couvertures et les titres indiquent à eux seuls l'évolution de la question: le « mouvement » (Richards, 1966), mot-concept clé des années encore progressistes, évolue en un déplacement des gens, marchant comme au ralenti (Richards, 1976), les années 1970, on l'a dit, sont la grande époque de la « piétonnisation » des villes (*The pedestrianisation*). En 1990, le « transport » remplace le mouvement (Richards, 1990): le livre paraît s'adresser aux spécialistes de la mobilité quand les architectes délaissent les flux de la ville pour ses formes bâties – de fait, Richards fera carrière comme consultant transport pour les villes du monde entier. Enfin, avec le « retour du futur » de la décennie 2000 (Richards, 2001), le transport n'est plus attaché au problème de la voiture, mais au transport urbain, à la mobilité retrouvée en ville – une ligne de métro transperce le bâtiment de l'architecte Frank O. Gehry à Seattle. Néanmoins, dans les quatre ouvrages, la matrice d'analyse est constante, en partie les mêmes sous-titres, tableaux comparatifs, exemples augmentés au fil des décennies. Richards dit à peu près la même chose depuis quarante ans et le temps semble lui avoir donné raison: le dernier ouvrage fait le constat des applications dans les villes européennes de ce qui s'est inventé depuis les années 1960 et 1970 quand les références étaient plus américaines ou japonaises et expérimentales. Dans son dernier livre, Richards identifie définitivement la ville du futur aux transports du futur, au moment où on n'est plus à imaginer refaire la ville, sinon sur elle-même.

15

Il participe aux réunions du *Team Ten* de 1965 à 1976, et y présente régulièrement ses études sur la mobilité en ville.

16

« Chaque bâtiment doit être aisément desservi, proche d'un parking à voitures, et par-dessus tout relié par un réseau cohérent de passages piétons, de ponts et de galeries à une aire centrale » (Crosby,

Pour Richards, depuis les années 1960, la ville future ne change pas d'image ni de lieu, elle est seulement plus efficace, truffée de systèmes mécaniques pour aider la mobilité piétonne, équivalents de prothèses collectives à destination des piétons invités à arpenter la ville via des bâtiments de fait interconnectés, empruntant un

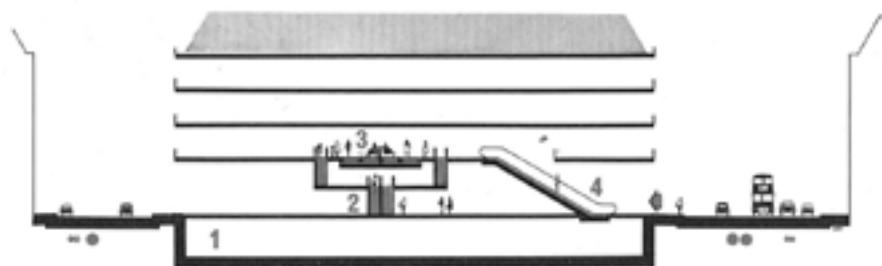


FIG. 8. COUPE À TRAVERS UN GRAND MAGASIN EXISTANT INTÉGRÉ DANS UN SYSTÈME DE MOUVEMENT. SOURCE : RICHARDS, 1966

1965: 85). Theo Crosby a été un acteur décisif de la vie intellectuelle londonienne durant les années 1950-1960, faisant le lien entre *Archigram*, à qui il offre leur première commande (l'exposition « Living City » en 1963), l'*Architectural Association*, le *Team Ten* via les Smithson, la presse et l'édition architecturale.

17

Sur ce projet, voir Rouillard, 2007.

18

La marche n'est pas présente dans l'ouvrage de 1966, elle apparaît à partir de l'édition de 1976, ce qui laisserait à penser que le *stem*, par exemple, n'est pas pour Richards un espace de déambulation piétonne au même titre que les rues de la ville existante – même s'il faut tenir compte du fait que l'opération du Mirail ne soit encore à cette date qu'un chantier, le *Team Ten* le visitera en forme d'inauguration en 1972. Mais la marche absente des tableaux de 1966 apparaît plus sûrement ici comme le marqueur d'un changement d'époque, le passage des années « progressistes » aux années de crise et d'économie qui revalorisent la marche à pied.

19

Les systèmes de circulation piétonne mécanisés ou de transit lent mais régulier doivent, en surface, selon Richards, se substituer aux réseaux routiers, et non s'y ajouter (Richards, 1971).

vaste réseau de systèmes de « transit », insoupçonnables, que révèlent des coupes dans l'épaisseur de l'architecture existante ou, dans les zones à réhabiliter, à l'aide de *route-buildings* (fig. 8), des *action buildings* pour Theo Crosby<sup>16</sup>. Le piéton n'est plus isolé dans un zoning piétonnier; la marche, c'est passer d'un système de mobilité à un autre, pour revivre la vie en ville: « Nous devons proposer une expérimentation incroyable: le renouveau de la vie citadine, la survie de l'homme social » (Crosby, 1965: 83). Les tapis ou trottoirs roulants (*pedestrian conveyors*) et tous les types d'escalators sont des objets technologiques captivants, débusqués autant dans l'histoire ancienne (l'Exposition universelle de Paris en 1900) ou celle du moment (le projet d'une « ville à 10 mn » avec quatre vitesses différentes de trottoirs<sup>17</sup> – Weber, 1965), qu'à l'autre bout de la planète. Le marcheur pour Richards ne se meut pas lui-même, c'est un idéal d'immobilité, une sorte d'extase urbaine. On ne s'étonne donc pas de lire dans ses tableaux comparatifs entre les différents systèmes de transport urbains<sup>18</sup> que la marche à pied est plus rapide que le tapis roulant (*pedestrian conveyor* ou *moving belt*): 4,8 km/heure pour la première contre 2,5 à 3 km/heure pour le second. Autrement dit, il s'agit d'offrir avec le tapis roulant un déplacement sans fatigue, quitte à se déplacer plus lentement: une autre vision de la vie ou du transport en ville, sans regret de la voiture (le phénomène *autoless city core* – Richards, 1971); en un mot, le sens du progrès. Ne plus marcher tout en se déplaçant: le lent mouvement d'un corps immobile pour un usager de la ville qui aurait le loisir d'en regarder le spectacle, tout en conversant (fig. 9); la ville comme une expérience de tous les jours ou une exposition universelle permanente (là où ces déplacements mécanisés ont souvent vu le jour), d'où l'importance de positionner ces systèmes à l'extérieur, suspendus en l'air mais pas trop, et d'enterrer les modes de déplacement plus rapides ou les voies de circulation routière<sup>19</sup>.

Le tapis roulant – cet « *horizontal elevator* » (*ibid.*) – est particulièrement fascinant: à plat, il ne partage pas avec l'ascenseur, et même l'escalator, un évident gain de pénibilité: le mouvement à plat, c'est le luxe absolu de la ville moderne, sans effort, sans « démonstrativité »;

quand on y marche, ça avance ou ça accélère. Le tapis roulant s'adresse plus que tout autre système de mouvement au piéton dont il respecte finalement la posture de la marche. Marcher et non pas monter: la photo zoomée sur les pieds immobiles du piéton sur le tapis roulant selon trois vitesses d'accélération décrit le bonheur urbain des années 1970 (fig. 10). On réalisera aussi que plus le tapis va vite, moins le piéton peut marcher. Les usagers de la correspondance du Châtelet à Paris – déjà une référence de Richards dans les années 1960 – en ont fait plus récemment l'expérience quand un deuxième tapis roulant, plus rapide, a été installé: il devenait difficile de marcher, donc de dépasser la vitesse atteinte avec le précédent système, voire de se tenir debout ou de le quitter sans crainte. L'expérience fut rapidement arrêtée. Le mieux est de se laisser porter... sur un tapis magique.

Il n'est pas infondé de rapprocher la recherche très concrète et obstinée, menée par Richards sur des systèmes de mouvements dans la ville, de l'imaginaire utopique qui se déploie simultanément autour du nomade planétaire. Le *cushicle* (contraction de *cushion* et *vehicle*, le coussin-véhicule), imaginé par David Greene (*Archigram*, 1968), est le plus clairement démonstratif de cette recherche de mobilité extatique: la structure qui porte l'enveloppe et les équipements de (sur)vie repose sur des «pieds» qui sont des coussins d'air pour se déplacer en glissant; à l'arrêt, une sorte de chaise longue techniquement sophistiquée se déploie pour accueillir au



FIG. 9. SPEEDAWAY LINKS TRAVERSANT LA TAMISE: «VUE INTÉRIEURE LE LONG DU SYSTÈME QUI PEUT TRANSPORTER JUSQU'À 10 000 PERSONNES PAR HEURE DANS CHAQUE DIRECTION...» (RICHARDS, 1976)

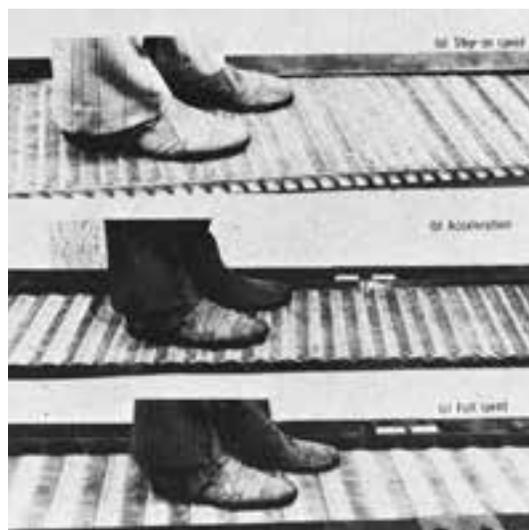


FIG. 10. TAPIS ROULANT À VITESSE VARIABLE (RICHARDS, 1976)

plus près le corps qui s'allonge, écoute de la musique, regarde la télévision, etc. Une représentation du *cushicle* avec son châssis, sans son enveloppe déployée, l'identifie à un squelette humain en marche, du crâne aux tibias et phalanges des «pieds», légèrement courbé dans l'effort, marchant «sur les genoux»... (fig. 11a). Le *cushicle* marche pour l'homme, il est son ombre technologique et informatique et remplace tous les systèmes de transport imaginables. De son côté, le projet de *Supersurface* (1971) du groupe *Superstudio* revient à équiper la Terre entière d'une infrastructure de branchement et d'alimentation, une surface plate, infinie, continue, ponctuée de points de raccordement. Avec des corps humains eux-mêmes augmentés grâce aux progrès des biotechnologies, il ne reste plus alors qu'à marcher et à s'approprier le monde (fig. 12).

## MARCHEZ!

La marche est une idéologie, un style de vie, une raison raisonnable, une opération de marketing urbain et une falsification. Le marcheur immobile ou le piéton accéléré dans l'idéal urbain des années 1970 est aux antipodes du retour forcé à la marche qui s'impose aujourd'hui, pour notre santé ou une citoyenneté responsable: la marche, c'est comme les fruits et légumes, il en faut pour chacun une dose journalière: «une demi-heure par jour» (Bengt, 2008: 55-561<sup>20</sup> – fig. 13)! Nous sommes sommés de nous convaincre des bienfaits de la marche, de renoncer à l'escalator pour retrouver l'effort salutaire de l'escalier, neuropsychiatres et physiologistes à l'appui<sup>21</sup>. L'escalator, cette invention du progrès, et le tapis roulant pour accélérer sans rien faire vont bientôt disparaître... En déclarant qu'aujourd'hui, «la mobilité n'a rien avoir avec le transport», on peut craindre pour le futur et le confort des transports publics.

20

Ou Georges Amar, responsable de l'Unité Prospective et Conception innovante de la RATP (Amar, 2010).

21

Voir le colloque «Cognition et mobilité – Marche urbaine et transports publics: espaces, aptitudes et santé publique», Espace du centenaire de la Maison de la RATP, Paris, 10 février 2011. Voir également Lavadinho, 2010.

22

Amar ajoute comme accessoires de l'urbain mobile et autonome: la valise à roulettes, la planche de skate, le sac à dos, les baskets, le sandwich.

Les accessoires embarqués de l'infomobilité<sup>22</sup> (Lavadinho; Winkin, 2007) – téléphone portable, baladeur, *i-pod*, *i-phone* etc –, gage d'autonomie du voyageur et avancée vers le *Transport Public Individuel* (TPI), ont remplacé l'attirail technologique porté par le héros «archigramien» ou l'infrastructure enfouie de *Superstudio* – qui eux-mêmes s'étaient affranchis de la technologie habituelle du transport –, tout en réalisant ces premières utopies de la connectivité, du branchement, aujourd'hui ladite *reliance*. Le discours prospectiviste actuel cherche à se placer dans le «mouv'», une démarche de marketing en sous-jeu, par exemple pour repositionner la RATP française dans l'air du temps, en marge de ses traditionnels objectifs de recherche et d'innovation, et loin de ses revendications sociales. Ainsi, le piéton urbain de la nouvelle prospective ne semble en rien fatigué par une journée de travail où il apprécierait de se laisser transporter sur les trottoirs magiques dont rêvait Richards. Alors que le *cushicle* faisait apparaître une

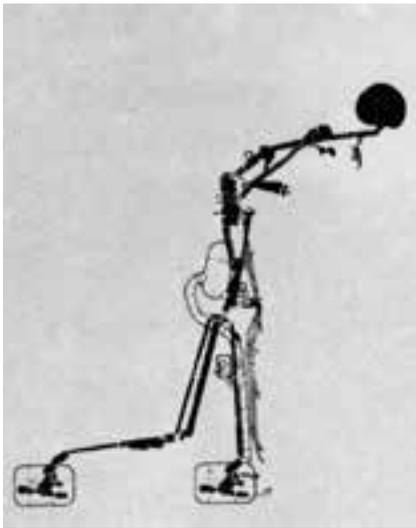


FIG. 11A CUSCHICLE (CHÂSSIS FERMÉ), M. WEBB, 1966-1967. SOURCE: ARCHIVES ARCHIGRAM



FIG. 12. «VOYAGE DE A À B», SUPERSTUDIO: ACTES FONDAMENTAUX, 1971-1972. SOURCE: ARCHIVES SUPERSTUDIO



FIG. 13. BOULEVARD DE CHARONNE, PARIS, XX° ©ROUILLARD

silhouette squelettique voûtée, le héros citadin d'aujourd'hui affiche une fringante jeunesse tout en muscles, en jean, baskets et sac à dos. La marche se connote d'une dimension « physique », absente des différents flâneurs ou du promeneur urbain, et se voit environnée par la création d'un vocabulaire où s'entendent le changement d'imaginaire, la mutation des concepts, le déport de la technique vers la personne, son physique et sa psychologie: le *mover* ou l'*homobile* sont les acteurs d'une « dé-mobilité individuelle motorisée » (Chardonnet-Darmaillacq, 2011). Le citadin idéal et autonomisé parcourt une « ville cheminable » par des « sentiers urbains », ponctués des arrêts des « pédibus », et auquel s'intéresse la « piétonique<sup>23</sup> ». Un éloge du corps implicite permet d'identifier l'*homo mobilis* à un touriste, actif, sportif, curieux, jamais ennuyé d'attendre puisqu'on lui annonce maintenant le temps d'attente et bien sûr toujours branché sur des systèmes *smart* en tout genre. Il est « mobile dans le mobile »... les rames peuvent arriver en retard. Une prospective plaçant la marche comme « cellule souche de la mobilité » (Amar, 2010) souffre d'une forme de jeunisme et risque bien de rejoindre dans une même critique les scénarios de vie alternatifs des « écovilles » du futur qui ne réussiraient pas à penser le développement durable à la portée de tous ses habitants.

23

Discipline consacrée au piéton, théorisée par Yo Kaminagai, directeur du design à la RATP, elle permettrait d'institutionnaliser la marche comme un mode de déplacement actif et d'accompagner son apprentissage par les individus.

24

Voir sur Curitiba, G. Amar qui reconnaît à cette ville du Sud-Brésil l'invention du « métissage bus-métro ». Le principe est déjà opérationnel dans les années 1960 aux États-Unis et décrit dans *Tomorrow's Transportation. New Systems for the Urban Future* (US Department of Housing and Urban Development, 1968: 32-36.)

25

Dennis L. Meadows, chercheur au MIT en 1970, est un des rédacteurs du « Rapport sur les limites de la croissance » établi à l'instigation du Club de Rome, et qui porte aujourd'hui son nom (« Rapport Meadows »). Il a été l'invité d'honneur du séminaire interdisciplinaire de recherche sur le programme « *Ignis Mutat Res*. Penser l'architecture, la ville et les paysages au prisme de l'énergie » (Ministère de la Culture et de la Communication, BRAUP) en novembre 2011.

En tout point, le marcheur urbain d'aujourd'hui s'oppose au piéton motorisé d'hier, une marche régressive au regard de la pensée urbaine du siècle passé. L'alternative à l'automobile par des systèmes de transport publics individualisés, répondant aussi bien aux attentes des déplacements dans l'urbain dense que dans une banlieue étalée, a été théorisée et expérimentée à un très haut niveau dans les années 1960 et 1970 par les plus grands laboratoires de recherche, essentiellement aux États-Unis, en Grande-Bretagne et au Japon, y compris en y incluant l'informatique (fig. 14), en imaginant les réseaux d'interconnexion (d'intermodalité) de différents types de transports urbains, eux-mêmes duaux (la transmodalité du bus-métro sur rail, l'antécédent oublié de Curitiba<sup>24</sup>), où la marche, au-delà des espaces piétonniers, est déjà ce qui permet de les relier. Que sont devenus ces projets?

Quelles sont les conditions les plus favorables pour que la marche – et sa symbolique « responsable » qui vaut pour toutes les *softstructures* – soit entendue et défendue? L'urgence environnementale? Cette préoccupation était déjà celle des chercheurs, acteurs et penseurs de la mondialisation, de Buckminster Fuller dès les années 1920 avec son plan mondial Air-Ocean, Paul Otlet dans *Monde* (1935), à sa façon aussi Richard Neutra avec son *Survival through Design* (1954), jusqu'aux acteurs du Club de Rome s'interrogeant sur les « Limites de la croissance » (1972) et



*Customers desiring Dial-a-Bus service could telephone the controller from home and indicate their desired starting time, origin and destination. A signal on the panel might announce the approach of the Dial-a-Bus.*

FIG. 14: «DIAL-A-BUS», (TOMORROW'S TRANSPORTATION, 1968)

qui avaient mis tous les ordinateurs d'IBM en marche pour échapper à la situation dans laquelle nous sommes. Remettre à l'honneur aujourd'hui leurs auteurs<sup>25</sup>, c'est reconnaître leurs analyses d'alors, tout en constatant qu'ayant dû se battre depuis plus de trente ans pour les faire accepter, ils se retrouvent, alors que maintenant la cause est entendue, sans propositions originales pour de réelles actions. La marche, dans son économie, fait partie du moment idéologique présent qui appelle à une inévitable «transition énergétique<sup>26</sup>» (Roje, 2008). On perçoit que cette transition aura davantage de chance, cette fois, d'aboutir si les lobbies des entreprises de l'énergie vont dans le sens d'un marché s'ouvrant au grand nombre, mais aussi, comme la marche, si elle est comprise et acceptée comme un nécessaire changement des comportements et des modes de vie.

Le futur de la ville n'est plus seulement celui du progrès (des transports et des techniques) – quand on veut bien encore lui accorder crédit pour solutionner l'impasse énergétique ou climatique. La revalorisation de la marche l'indique, non seulement en tant que mobilité d'une infrastructure douce, mais aussi parce que la marche en appelle à l'invention romanesque du comportement de chacun. Le futur a quitté la philosophie de l'histoire pour le roman, avec une part importante d'un travail sous-jacent d'autoconviction, qui passe de la technologie du transport (le déplacement) à l'individu (en marche). En 1968, les auteurs du rapport du *Stanford Research Institute* sur le transport urbain écrivaient: «La

26

Il faut sans doute s'interroger sur son caractère d'urgence et sans pour autant minimiser les enjeux environnementaux. Voir Tertrais, 2011.

majeure partie de la planification urbaine d'aujourd'hui échoue à reconnaître le potentiel des transports comme guide pour le changement et l'amélioration de la condition urbaine [...] les prochains équipements de transport sont construits comme une prophétie auto-réalisatrice, poussant les tendances encore plus loin<sup>27</sup> ». La prophétie autoréalisatrice d'hier est l'autoconviction d'aujourd'hui, elle fonctionne au moyen de mots tendance que le monde de l'urbanisme fait circuler et, pour la marche, d'un marketing du corps.

27

Rapport du *Stanford Research Institute* sur le transport urbain (1968), cité par *Architectural Forum*, janv.-fév. 1968, éditorial.

Dominique Rouillard est architecte et docteur en histoire de l'art. Elle est professeure à l'École nationale supérieure d'Architecture Paris-Malaquais et dirige le laboratoire de recherche du LIAT (Laboratoire, Infrastructure, Architecture, Territoire). Elle est directrice d'études dans les écoles doctorales Ville Transport Territoires (Paris EST) et Histoire de l'art (Université Paris 1- Panthéon Sorbonne 1). Elle est membre fondateur de l'agence d'architecture et d'urbanisme Architecture Action. Ses recherches actuelles portent sur la construction et la représentation des nouveaux discours sur l'urbain à l'ère de la métropole post-carbone et du partage des territoires, et parallèlement sur les formes contemporaines de la monumentalité. Derniers ouvrages parus : *Superarchitecture. Le futur de l'architecture 1950-1970*, Éditions de la Villette, 2004, et *Architectures contemporaines et monuments historiques*, Éditions Le Moniteur, 2006. Elle a dirigé les ouvrages : *L'infraville. Futurs des infrastructures*, Éditions Archibooks, 2011, et *Imaginaires d'infrastructure*, Éditions L'Harmattan, 2009. Elle a codirigé *La métropole des infrastructures*, Éditions Picard, 2009.

## BIBLIOGRAPHIE

- AMAR, G. 2010. *Homo mobilis. Du transport urbain au nouvel âge de la mobilité*, Paris, éditions fyp, 2010.
- ARTH, M. E. 2008. *New Pedestrianism*, consultable en ligne, lien url: [www.MichaelIEarth.com](http://www.MichaelIEarth.com).
- BENGT, K. 2008. « La santé en marchant? », *Urbanisme*, n° 359, mars-avril, p. 55-56.
- BOILEAU, N. 1666. « Les embarras de Paris », *Les Satires*, s.i. s.é.
- CHARDONNET-DARMAILLACQ, S. 2011. « "SUCH", Sentiers Urbains, Connexions & Hub: enjeu d'une infrastructure de marche à Paris », dans D. Rouillard (sous la dir. de), *L'infraville. Futurs des infrastructures*, Paris, Archibooks, p. 149-158.
- CROSBY, T. 1965. *Architecture: City Sense*, Londres, Studio Vista.
- FERRISS, H. (1929) 1987. *The Metropolis of Tomorrow*, trad. *La métropole du futur*, Paris, Centre G. Pompidou.
- HÉNARD, E. 1982. *Études sur les transformations de Paris (1903-05)*, Paris, L'Équerre.
- LAVADINHO, S.; LÉVY, J. 2010. « Marcher avec les transports et la ville », *ProSpective*, RATP / EPFL, n°160.
- LAVADINHO, S.; WINKIN, Y. 2008. « Du marcheur urbain », *Urbanisme*, dossier spécial « Marcher », n° 359, mars-avril, p. 43-49.
- LE CORBUSIER, (1946) 1972. *Manière de penser l'urbanisme*, Paris, Denoël / Gonthier.
- LÉVY, J. 2008. « Ville pédestre, ville rapide », dans *Urbanisme*, dossier spécial « Marcher », n° 359, mars-avril, p. 56-59.
- OFFNER, J.-M. 2008. « Trente ans de pas perdus! », *Urbanisme*, dossier spécial « Marcher », n° 359, mars-avril, p. 56-59.
- ROUILLARD, D. 2004. *Superarchitecture. Le futur de l'architecture 1950-1970*, Paris, La Villette.
- ROUILLARD, D. 2007. « "La ville à dix minutes". La distance de temps dans la théorie de la ville mesurée », dans C. Prelorenzo et D. Rouillard (sous la dir. de), *Le temps des infrastructures*, Paris, L'Harmattan, 2007, p. 11-22.
- ROUILLARD, D. (sous la dir. de) 2009. *Imaginaires d'infrastructure*, Paris, L'Harmattan.
- ROUILLARD, D. 2011. « Future was back », dans A. Guiheux (sous la dir. de), *Action Architecture*, Paris, Les Éditions de La Villette, p. 23-47.
- RICHARDS, B. 1966. *New Movements in Cities*, London, Studio Vista.
- RICHARDS, B. 1968. « Minisystems in the City », *Architectural Forum*, janv.-fév. p. 98-105.
- RICHARDS, B. 1971. « Personal rapid transport. The Horizontal "Elevator" », *Architectural Design*, Juin.
- RICHARDS, B. 1976. *Moving in Cities*, Boulder (Colorado), Westview Press.
- RICHARDS, B. 1990. *Transport in Cities*, London, Architecture, Design and Technology Press.
- RICHARDS, B. 2001. *Future Transport in Cities*, London, Spon Press.
- ROJEY, A. 2008. *Énergie et climat. Réussir la transition énergétique*, Paris, Technip.
- TERTRAIS, B. 2011. *L'apocalypse n'est pas pour demain*, Paris, Denoël.
- US DEPARTMENT OF HOUSING AND URBAN DEVELOPMENT, 1968. *Tomorrow's Transportation. New Systems for the Urban Future*, Washington DC, US Department of Housing and Urban Development.
- WOLF, P. 1974. *The Future of the City. New Directions in Urban Planning*, New York, Whitney Library of Congress.