

VERS UNE APPROCHE PLURIDISCIPLINAIRE *DE LA MARCHE ET DE L'ESPACE URBAIN*

Judith le Maire

Christophe Loir

Anne Desprechins

19

L'étude de la marche urbaine fait, depuis quelques années, l'objet de nombreuses recherches. Le présent numéro thématique vise à renouveler cette problématique par le biais de la perspective historique et de l'analyse architecturale. En réunissant historiens et archéologues, architectes et urbanistes, sociologues et anthropologues, nous proposons d'analyser, de l'Antiquité à nos jours, l'évolution des relations entre le mode de déplacement pédestre et l'aménagement de l'espace urbain. Il s'agit d'étudier aussi bien le point de vue des concepteurs et leurs réalisations que les pratiques et les perceptions des usagers. Quelle est la place du piéton dans la conception et l'aménagement des espaces publics à travers les siècles? Comment le piéton investit-il ces espaces et quelles relations entretient-il avec l'architecture urbaine?

La marche est au cœur de la plupart des politiques de mobilité dans les villes contemporaines, à la fois pour des questions de mobilité, d'environnement, de lien social et de santé (Amar et al., 2009). Des plans piétons sont élaborés, comme à Genève ou à Bruxelles où la Région a lancé, en 2011, une réflexion en vue de définir les grands axes d'une politique piétonne sur le long terme. À Londres, le concept de «marchabilité» est au cœur du projet urbain. Au niveau européen, un programme de recherche, le COST 358 *Pedestrians' Quality Needs*, s'est étalé sur quatre années (2006-2010)¹. Un réseau international, *Walk21*, s'est constitué².

¹
<http://www.walkeurope.org/>
(consulté le 20 septembre 2012). Voir notamment Ramos et al., 2010.

²
<http://www.walk21.com/>
(consulté le 20 septembre 2012). De linguistes, architectes-urbanistes, ingénieurs, artistes ou spécialistes des sciences de la communication.

Le piéton est de plus en plus pris en compte par les architectes et les urbanistes. La revue *Urbanisme* consacra d'ailleurs, en 2008, un dossier spécial à la marche³. Dans le cadre des aménagements contemporains, se pose désormais la question d'un nouveau partage modal de l'espace public (Terrin, 2011). Il est intéressant de noter qu'au moment de la remise en cause de la stricte séparation modale, le trottoir, espace public hérité de la pensée basée sur cette séparation, fait l'objet d'une attention particulière de la part d'urbanistes, comme en témoigne un ouvrage publié récemment (Loukaitou-Sideris et al., 2009)⁴. La marche semble rester un objet de recherche étudié principalement par l'urbanisme et beaucoup moins par l'architecture. C'est pourtant à travers les bâtiments qu'est orchestrée la transition entre un espace extérieur de promenade, un espace de déambulation abrité sous les arcades et les auvents par exemple et, enfin, la pénétration dans l'architecture par le seuil et les systèmes d'entrée. D'ailleurs, tant la composition architecturale que celle de l'urbanisme se fondent sur le concept de parcours. La fortune actuelle du parcours est attestée par l'ouvrage magistral de l'architecte et historien Jacques Lucan, *Composition non composition, Architecture et théories, XIX^e-XX^e siècles*, qui se réfère notamment à Le Corbusier pour qui l'architecture «s'apprécie à la marche, avec le pied : c'est en marchant, en se déplaçant que l'on voit se développer (s)es ordonnances [...]» (Le Corbusier, 1934: 24). Selon Le Corbusier encore, ce serait d'ailleurs en suivant la «promenade architecturale» qu'on appréhenderait le mieux l'architecture. Une promenade qui commence dans la ville, mais qui, assurément, devrait être étudiée dans l'architecture elle-même, comme dans les espaces de transition entre ville et architecture.

3

Plusieurs des contributeurs à ce dossier spécial ont participé activement aux journées d'études et colloque dont il sera question plus loin. C'est le cas de Thierry Paquot, Yves Winkin et Sonia Lavadinho. Voir Paquot, 2008.

4

Sur le thème des trottoirs, mentionnons également le récent ouvrage d'un géographe, Blomley, 2011.

5

Jean-François Augoyard a d'ailleurs participé au colloque de l'ULB *Marche et espace urbain de l'Antiquité à nos jours*.

6

Il s'agit d'un ouvrage collectif rassemblant des articles de sociologues, mais également de linguistes, architectes-urbanistes, ingénieurs, artistes ou spécialistes des sciences de la communication.

La marche est devenue, dans plusieurs disciplines des sciences humaines, un objet de recherche à part entière. La sociologie est l'une des premières à s'intéresser à ce nouveau domaine. L'ouvrage pionnier de Jean-François Augoyard sur le cheminement quotidien en milieu urbain est publié en 1979; sa récente réédition, en 2010, témoigne d'ailleurs encore de son actualité (Augoyard, 2011)⁵. Dans le prolongement des travaux d'Augoyard au sein du CRESSON (Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain), Rachel Thomas poursuit l'analyse de la marche en ville par le biais d'une approche sensible des ambiances urbaines (Thomas, 2010)⁶. L'approche ethnologique (ou anthropologique) de la marche, et particulièrement l'étude des diversités culturelles et sociales des sociétés dans la pratique de cette activité, a récemment abouti à la publication d'un ouvrage collectif (Ingold et al., 2008).

Pour ce qui est de l'étude de la marche dans une approche historique, les historiens de la littérature sont particulièrement actifs dans le

monde anglo-saxon depuis une vingtaine d'années. Ces travaux mettent surtout en lumière les relations entre la marche et la littérature, notamment la figure du flâneur, poursuivant en cela les recherches initiées par Walter Benjamin (Benjamin, 1997). Ces travaux portent principalement sur les œuvres littéraires des XVIII^e et XIX^e siècles en Angleterre, de Gay à Wordsworth, et en France, de Baudelaire à Balzac (Wallace, 2011; Tester, 1994; Jarvis, 1997; D'Souza et al., 2006; O'Byrne, 2008; O'Byrne, à paraître; Brant et al., 2007). Notons que la figure du flâneur, associée surtout jusqu'ici au Paris du XIX^e siècle, vient d'être revisitée dans une perspective plus large, tant chronologiquement que géographiquement⁷. Quant aux historiens, depuis l'article pionnier de Peter Borsay en 1986, ils ont d'abord étudié le développement de la promenade (loisir se pratiquant souvent, mais pas exclusivement, à pied) à la charnière des Temps modernes et de l'époque contemporaine (Borsay, 1986; König, 1996; Turcot, 2007; Loir et al., 2011). L'histoire générale de la marche à pied a, elle, déjà fait l'objet d'une première synthèse (Amato, 2004)⁸ et continue à susciter l'intérêt de chercheurs travaillant sur des périodes spécifiques telles que l'Antiquité (O'Sullivan, 2011). Comme en témoigne le dossier spécial de la revue américaine *Radical History* en 2012 ayant pour titre « *Walkers, Voyeurs, and the Politics of Urban Space* », la marche continue à susciter des travaux novateurs parmi les historiens (Autry et al., 2012).

Dans le cadre de ce nouvel intérêt pour la marche, l'Université libre de Bruxelles, l'Académie royale des Beaux-Arts de Bruxelles (ARBA-ESA) et Bruxelles Environnement-Leefmilieu Brussel (IBGE-BIM) se sont associés pour organiser, durant l'année académique 2010-2011, une série d'activités autour de cette thématique. Il s'agissait d'un projet visant à renforcer les collaborations entre architectes-urbanistes et historiens dans le contexte de la création d'une Faculté d'architecture et, en Faculté de philosophie et lettres, du développement de recherches historiques sur la question de la relation entre l'espace urbain et la circulation⁹. Cette collaboration, depuis étendue aux géographes et aux littéraires, se poursuit dans le cadre d'une Action de recherche concertée (ARC) intitulée *Culture, mobilité, territoire. Émergence et transformation de l'identité métropolitaine bruxelloise, XVIII^e-XXI^e siècles*¹⁰.

Le présent dossier est le fruit des différentes activités qui ont donc été organisées: un colloque à l'Université libre de Bruxelles sur la marche et l'espace urbain de l'Antiquité à nos jours¹¹, deux journées d'études sur la marche et le design urbain qui se sont tenues à l'Académie royale des Beaux-Arts de Bruxelles¹², une conférence inaugurale donnée par

7

The Flâneur Abroad. International and Historical Perspectives on a Urban Archetype, colloque organisé les 6 et 7 juillet 2012 à l'Université de Nottingham (actes à paraître).

8

Mentionnons également l'ouvrage de la journaliste et critique d'art Solnit, 2002.

9

Ces recherches, principalement menées au sein du centre de recherches SociAMM (Sociétés anciennes, médiévales et modernes), ont déjà donné lieu à une série de colloques et publications: Loir et al., 2011; Loir et al. à paraître en 2013; *Se déplacer pour (se) nourrir: circulation urbaine et marché alimentaire (XI^e-XIX^e siècles)*, colloque organisé les 8 et 9 novembre 2012 à l'Université libre de Bruxelles; *Boulevards/Rings and urban boundaries in Europe 19th-21st centuries*, double colloque qui sera organisé à Bruxelles en mai 2013 et à Reykjavík en septembre 2013.

10

<http://micmarc.ulb.ac.be/> consulté le 20 septembre 2012.

11

Marche et Espace urbain de l'Antiquité à nos jours (2 au 4 mai 2011).

12

Marche et Design urbain (20 janvier 2011) et *Marche/Performance et Design urbain* (22 mars 2011).

Jean Nouvel au Palais des Beaux-Arts (BOZAR) et deux expositions, l'une sur les décrotoirs¹³, l'autre sur la Promenade verte à Bruxelles¹⁴.

Les actes publiés ici ne constituent qu'une partie des communications présentées lors de ces différentes activités. Les huit premières contributions, qu'elles émanent d'historiens ou d'architectes, replacent la marche urbaine dans une perspective à la fois historique et architecturale, et ce, de l'Antiquité au XX^e siècle. Plus précisément, pour la période romaine, la marche est successivement analysée dans ses rapports avec deux formes architecturales: la rue à portiques en Orient (Laurent Tholbecq) et le temple à Rome (Audrey Bertrand). Le lecteur découvrira ensuite comment la problématique de la marche contribue à éclairer la connaissance de l'architecture précolombienne des Incas (Peter Eeckhout) et les itinéraires de la Cour à Bruxelles aux XVI^e et XVII^e siècles (Stéphane Demeter et Cecilia Paredes). Pour le tournant des XVIII^e et XIX^e siècles, deux contributions soulignent la place du piéton et du flâneur dans les embellissements à Paris (Nicolas Lemas) et à Londres (Dana Arnold). Quant à la marche au XX^e siècle, elle est étudiée dans le cadre des processus participatifs en architecture (Judith le Maire) et du discours des architectes, urbanistes et ingénieurs sur la ville (Dominique Rouillard). L'évolution chronologique se clôt par l'étude d'un cas contemporain d'aménagement urbain dans lequel la marche occupe une place importante: le Grand Lyon (Bernard Lensele). Ensuite, le regard de deux sociologues permet, d'une part, de souligner les inégalités sociales entre marcheurs (Christine Schaut) et, d'autre part, de replacer la marche dans le contexte plus général de la mobilité urbaine (Michel Hubert). Ces actes sont en outre émaillés de citations historiques mettant en exergue la dimension sensible de la marche en ville (Marc Crunelle).

13

En fait, trois expositions ont été successivement organisées sur les décrotoirs par Laurence Rosier et Christophe Holemans en 2011 et 2012: à la Bibliothèque des Sciences humaines de l'ULB, aux Halles Saint-Géry et à la salle Allende de l'ULB. Elles ont donné lieu à la publication d'un ouvrage: Rosier et al., 2012.

14

Cette exposition, qui s'est tenue à l'ULB au mois de mai 2011, a été organisée par l'IBGE-BIM. Serge Kempeneers et Martine Cantillon (IBGE-BIM) ont d'ailleurs participé activement aux différentes activités organisées durant cette année académique.

Les auteurs des articles ne font parfois que rencontrer la question de la marche à travers le prisme de leurs autres objets de recherche. L'éclectisme disciplinaire de ce dossier offre en cela un éclairage particulier sur cette question. La marche apparaît parfois en creux, sous l'horizon plus général de la mobilité urbaine. Cette position «en creux», parfois «résiduelle», pose en soi question et invite peut-être à de nouvelles interrogations. Par exemple, elle va parfois à contre-courant de la fonctionnalité et ce sont les «chemins de traverse» qui sont forgés par cette pratique, indisciplinée, qu'il faudrait observer.

On peut constater aussi que cette capacité à nous mouvoir nous est sans doute tellement naturelle que l'on ne l'étudie surtout qu'en cas de crise: par exemple, lorsque les défauts de la chaussée perturbent le piéton, lorsque les réseaux séparés des autres moyens de transport contrarient le cheminement d'un marcheur... Les descriptions d'écrivains voyageurs montrent en effet des marcheurs désenchantés par la boue et

l'état des voiries. Elles témoignent du désagrément technique plutôt que de l'enthousiasme pour les découvertes que permettent la déambulation et la flânerie. Il faudrait sans doute que la voie soit bonne, que la foulée du pied soit confortable, pour que l'esprit s'ouvre à l'observation des lieux.

Les autres modes de mobilité sont peut-être plus investigués, en partie parce qu'ils nécessitent des compétences de techniciens et des aménagements plus spécialisés, ils sont somme toute plus visibles. Il s'agit pourtant de ne pas ignorer combien la marche facilite la gestion compliquée de la connexion des autres modes de transport. Marcher permet une certaine complexité et requiert très peu d'équipements particuliers. Ces parcours entre différents modes de déplacement seraient donc intéressants à étudier.

La marche, ne nécessitant en réalité aucune «prothèse de mobilité», tels la voiture, le vélo, le tram, le métro, etc., elle ne s'associe pas aussi évidemment que les autres moyens de mobilité à des objets techniques. Pourtant, des infrastructures sont mises en œuvre dans l'espace public pour marcher. Celles-ci servent le commerce, et l'attractivité de certains lieux est renforcée par leurs aménagements, c'est le cas de certains *chemins de la ville* sur lesquels l'accent est mis dans un esprit de patrimonialisation. Les aménagements ont pour but de rendre confortables les trajets des piétons en ville. C'est ainsi que l'escalator ou le tapis roulant sont des équipements qui facilitent la marche jusqu'à l'éviter totalement parfois! Dans la *ville mobile*, c'est le sol qui se déplace sous nos pieds – parfois même c'est «la ville qui marche» dans certains projets utopiques du XX^e siècle, ce qui fait apparaître d'autres équipements du piéton qui méritent d'être étudiés, comme les lieux d'arrêt et de repos.

Certains équipements, cités dans les présentes contributions, sont indissociables du parcours piéton: les bancs, les fontaines, les abris, les alcôves... Ils permettent d'être immobiles. Restent donc à étudier les dispositifs que l'on trouve sur le parcours du piéton et qui formalisent les moments de distribution vers d'autres fonctions : la pause, qui serait l'incident dans la marche, les lieux d'attente et les systèmes d'entrée. Les nœuds des espaces de flux, notamment les gares, sont les lieux d'entrée dans la mobilité multimodale.

Judith le Maire est architecte et docteure en histoire de l'art. Elle est chargée de cours à la Faculté d'architecture de l'Université libre de Bruxelles. Elle dirige le Centre des Laboratoires Associés pour la Recherche en Architecture – C.L.A.R.A. Ses travaux portent sur les processus participatifs en architecture et urbanisme (*La grammaire participative en architecture et urbanisme 1904-1968*, Éditions de l'Université de Bruxelles, à paraître en 2013) et les méthodologies et les médiums relatifs à ces processus (J. le Maire, «L'apprentissage comme pilier de la grammaire participative dans l'architecture et l'urbanisme», dans Y. Bonny et al., *Espaces de vie, espaces enjeux, entre investissements ordinaires et mobilisations politiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011, p. 203-218). Les aménagements des espaces extérieurs, les parcours assurant la transition entre l'espace public et

l'architecture sont au cœur de cette investigation qu'elle mène notamment à travers la coordination de [PYBLIK], formation à la culture et aux métiers de l'espace public à Bruxelles, depuis 2007. Elle a publié à ce sujet, notamment, « La place publique contemporaine ou la Piazza Beaubourg » (dans *La Place publique urbaine dans les anciens Pays bas et son contexte européen (XII^e-XX^e siècle)*, Artois Presse Université, Arras, 2007, p. 295-304). Elle a abordé la question de la mobilité également (« Bruxelles au XX^e siècle », *Fortifications. Bruxelles, l'émergence de la ville contemporaine*, Édition CIVA, Bruxelles, 2002, p. 70-74) à travers la transformation des remparts des villes européennes.

Christophe Loir, historien et historien de l'art, est chargé de cours à l'Université libre de Bruxelles. Ses travaux portent sur les mutations culturelles opérées à la fin des Temps modernes et au début de l'Époque contemporaine, et notamment sur les mutations de l'espace urbain (*Bruxelles néoclassique: mutation d'un espace urbain, 1775-1840*, Bruxelles, CFC-Éditions, 2009). Il développe depuis quelques années différents projets de recherche sur l'histoire de la circulation urbaine, de la pratique de la promenade (C. Loir et L. Turcot (sous la dir. de), *La promenade aux XVIII^e et XIX^e siècles, Belgique/Europe*, Bruxelles, Éditions de l'Université, 2011) aux problèmes de mobilité lors de la tenue de marchés alimentaires (J.-P. Devroey, A. Knaepen, C. Loir, A. Wilkin (sous la dir. de), *Se déplacer pour (se) nourrir: circulation urbaine et marché alimentaire, XI^e-XIX^e siècles*, colloque de 2012, actes à paraître) en passant par les questions de circulation aux abords des théâtres (C. Loir et M. Traversier (sous la dir. de), «*Aller au théâtre*». *Pour une perspective diachronique des enjeux urbanistiques et policiers de la circulation autour des théâtres, Antiquité, XVIII^e- XIX^e siècles*, actes du colloque à paraître dans la revue *Histoire urbaine*) et l'étude des boulevards (*Boulevards & Rings in Europe, 18th-19th Centuries*, colloque qui se tiendra en 2013 à Bruxelles et Reykjavík).

Anne Desprechins est architecte. Diplômée en 1977 à l'Académie royale des Beaux-Arts de Bruxelles (devenue entre-temps l'Institut supérieur d'Architecture intercommunal Victor Horta). Dans son parcours professionnel, elle développe surtout des projets de logements, équipements et espaces publics. Elle enseigne depuis 1980 dans plusieurs écoles d'architecture. Dès 1988, elle est professeure à l'Académie royale des Beaux-Arts – École supérieure des Arts de Bruxelles où à partir de 2002 elle est titulaire de l'option Design urbain. En 2010 et 2011, elle a été membre du Comité d'accompagnement du Plan Piéton de la Région de Bruxelles-Capitale.

BIBLIOGRAPHIE

- AMAR, G.; MICHAUD, V. (éds) 2009. *La marche au cœur des mobilités. État des connaissances*, Lyon, CERTU.
- AMATO, J. A. 2004. *On Foot: A History of Walking*, New York-London, New York University Press.
- AUGOYARD, J.-F. 1979 (2010). *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Bernin, À la Croisée.
- AUTRY, R.; WALKOWITZ, D. J. (éds) 2012. « Walkers, Voyeurs, and the Politics of Urban Space », *Radical History* (special issue), n° 114.
- BENJAMIN, W. 1997. *Paris, capitale du XIX^e siècle, le livre des passages*, traduit de l'allemand par Jean Lacoste d'après l'édition originale établie par Rolf Tiedemann, Paris, Éditions du Cerf.
- BLOMLEY, N. 2011. *Rights of Passage. Sidewalks and the regulation of public flow*, Oxon-New York, Routledge.
- BORSAY, P. 1986. « The Rise of the Promenade: The Social and Cultural Use of Space in the English Provincial Town, c. 1660-1800 », *British Journal for Eighteenth Century Studies*, 9, p. 125-140.
- BRANT, C.; WHYMAN, S.E. (éds) 2007. *Walking the Streets of Eighteenth-Century London. John Gay's Trivia (1716)*, Oxford, Oxford University Press.
- D'SOUZA, A.; McDONOUGH, T. (éds) 2006. *The Invisible Flâneuse? Gender, public space, and visual culture in Nineteenth-Century Paris*, Manchester, Manchester University Press.
- INGOLD, T.; VERGUNST, J.L. (éds) 2008. *Ways of Walking: Ethnography and Practice on Foot*, Aldershot, Ashgate.
- JARVIS, R. 1997. *Romantic Writing and Pedestrian Travel*, New York, St. Martin's Press.
- KÖNIG, G. M. 1996. *Eine Kulturgeschichte des Spaziergangs. Spuren einer bürgerlichen Praktik 1780-1850*, Vienne, Böhlau.
- LE CORBUSIER; JEANNERET, P. (1934) 1964. *Œuvre complète de 1929-1934*, Zurich, Reed, Artemis.
- LOIR, C.; TRAVERSIER, M. (éds) à paraître en 2013. *Aller au théâtre. Pour une perspective diachronique des enjeux urbanistiques et policiers de la circulation autour des théâtres (Antiquité, XVIII^e-XIX^e siècles)*, dossier spécial dans *Histoire urbaine*.
- LOIR, C.; TURCOT, L. (éds) 2011. *La promenade au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles (Belgique – France – Angleterre)*, Bruxelles, Éditions de l'Université de Bruxelles (Études sur le XVIII^e siècle, 39).
- LOUKAITOU-SIDERIS, A.; EHRENFUCHT, R. 2009. *Sidewalks. Conflict and Negotiation over Public Space*, Cambridge (Massachusetts)-Londres, Massachusetts Institute of Technology.
- LUCAN, J. 2009. *Composition non composition, Architecture et théories*,

- XIX^e-XX^e siècles, Collection Architecture, Lausanne, PPUR.
- O'BYRNE, A., à paraître. *The Art of Walking in London: Representing the Eighteenth-Century City*.
- O'BYRNE, A. 2008. «The Art of Walking in London: Representing Urban Pedestrianism in Early Nineteenth-Century London», *Romanticism Special Issue: Re-imagining the City* (édité par Gregory Dart), 14/2, p. 94-107.
- O'SULLIVAN, T. M. 2011. *Walking in Roman Culture*, Cambridge, Cambridge-New York, University Press.
- PAQUOT, T. (éd.) 2008. « Marcher », *Revue Urbanisme* (dossier spécial), n° 359, mars-avril, p. 41-80.
- RAMOS, M. J.; ALVES, M. J. (éds) 2010. *The Walker and the City*, Lisbonne, ACA-M.
- ROSIER, L.; HOLEMANS, C. 2012. *Décrottoirs! Voetschrapers! Boot Scrapers!*, Bruxelles, Éditions Racine.
- SOLNIT, R. 2002 (1^{re} édition anglaise en 2001 sous le titre *Wanderlust. A History of Walking*). *L'Art de marcher*, Arles, Actes Sud.
- TERRIN, J.-J. (éd.) 2011. *Le piéton dans la ville. L'espace public partagé / Walking in the City. Sharing Public Space*, Marseille, Éditions Parenthèses.
- TESTER, K. (éd.) 1994. *The Flâneur*, London et New York, Routledge, 1994.
- THOMAS, R. (éd.) 2010. *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, Paris, Éditions des archives contemporaines.
- TURCOT, L. 2007. *Le promeneur à Paris au XVIII^e siècle*, Paris, Gallimard.
- WALLACE, A. D. 2011 (1^{re} édition chez l'auteur en 1983). *Walking, Literature, and English Culture. The Origins and Uses of Peripatetic in the Nineteenth Century*, Oxford, Clarendon Press.

**LA VILLE EN CHANTIER
OU LA MARCHÉ ENTRAVÉE:
VERS UNE PERCEPTION
RENOUVELÉE
DE L'URBANISME
ORIENTAL ROMAIN**

Laurent Tholbecq 33

La communication vise à explorer le rapport entretenu entre la marche et l'espace urbain dans le monde romain. Pour ce faire, les occurrences du terme *ambulatio* sont étudiées chez Celse, lequel recommande la pratique de la marche en plein air plutôt que celle effectuée « sous un toit ». Elle se penche ensuite sur le cadre de cet exercice, promenades ouvertes et portiques couverts. Il est ainsi fait écho aux recherches les plus récentes qui ont exploré les modalités de la construction des portiques urbains en Orient (Palmyre, Gerasa de la Décapole) et souligné le caractère morcelé voire inabouti de leur mise en œuvre. On est par ailleurs revenu sur le constat réalisé de longue date par Jean Sauvaget d'un empiètement du portique par les fonctions marchandes des boutiques adjacentes; comme l'a brillamment démontré Catherine Saliou, loin de refléter une perte de l'autorité centrale, cet envahissement naturel a, au contraire, provoqué une réaction de celle-ci et la mise en place d'un appareil législatif pragmatique, visant à l'endiguer. Il en ressort que, contrairement aux apparences, les portiques qui flanquent les rues à colonnades des grandes villes de l'Orient romain ne constituent en rien des espaces de circulation piétonniers privilégiés propices à une marche d'agrément.

**PARCOURIR LA VILLES
LE MARCHEUR
ET LES TEMPLES
À L'ÉPOQUE ROMAINE,
QUELQUES PISTES
DE RÉFLEXION**

Audrey Bertrand 45

Essentiellement ancrée dans la Rome tardo-républicaine et impériale, l'enquête se propose d'affronter une double problématique, la prise en compte du point de vue du passant dans l'architecture et l'aménagement des sanctuaires, d'une part, et la place des édifices cultuels dans les parcours urbains, d'autre part. Le traité d'architecture de Vitruve offre un premier poste d'observation. Les prescriptions de l'architecte quant à la construction des édifices cultuels soulignent l'importance du regard qui sera posé sur les temples, notamment celui des passants. Néanmoins, d'autres types de sources, archéologiques, épigraphiques et littéraires, montrent plus directement que les temples monumentaux s'inscrivent dans les itinéraires que tracent les marcheurs dans la ville. Outre des motivations culturelles, la détente et les activités commerciales étaient, elles aussi, susceptibles d'attirer les passants vers les lieux de culte disséminés dans la ville.

**DANS LES PAS DES INCAS.
ARCHITECTURE
PRÉCOLOMBIENNE
ET SYNTAXE DE L'ESPACE**

Peter Eeckhout 61

L'architecture monumentale de l'Amérique précolombienne

présente un défi intéressant en matière d'utilisation et de parcours des espaces construits, car elle n'est pas documentée par les textes ou d'autres données que celles de l'archéologie et des vestiges eux-mêmes. Dans le cadre de cette étude, le défi est relevé en faisant appel aux concepts et méthodes d'analyse des systèmes de circulation interne développés pour l'architecture contemporaine par Hillier et Hanson (*The Social Logic of Space*, 1984). L'analyse des accès, en particulier, est appliquée au palais inca de Puruchuco, à Lima. Les résultats sont complétés par les données tirées des fouilles et de l'iconographie vernaculaire, et ensuite comparés à ceux de l'analyse des palais et résidences d'élite de la région avant son incorporation à l'Empire inca. Il en ressort que les Incas se sont servis des géotypes locaux dans la conception de leurs propres structures administratives et de gestion, ce afin de mieux asseoir leur autorité via les habitus traditionnels.

**QUAND LA MARCHÉ
RACONTE LA VILLE
QUELQUES ITINÉRAIRES
DE LA COUR À BRUXELLES
(XVI^e-XVII^e SIÈCLES)**

**Stéphane Demeter
et Cécilia Paredes 81**

Au cours des siècles passés, la ville a été régulièrement parcourue à pied par les élites urbaines à l'occasion de manifestations publiques. La marche à travers la ville apparaît dans ce contexte comme le fil directeur de véritables spectacles

ambulants qui ont contribué à asseoir le pouvoir d'un souverain ou de ses représentants sur un territoire. À la lumière des livres de cérémonies et d'autres témoignages, la présente contribution s'attache aux pas de ces marches d'autrefois à Bruxelles, aux XVI^e et XVII^e siècles. L'étude des textes suivant une perspective diachronique et la mise en cartographie des informations livrées permettent de reconstituer des itinéraires qui, au fil du temps, se sont imposés comme des cheminements récurrents et particuliers dans la ville, à la fois historiques et symboliques. Ces marches racontées à la fois par le texte et l'image, racontent à leur tour... Elles nous éclairent sur la pratique de la ville par les acteurs et spectateurs des festivités urbaines et sur la ville elle-même.

**EMBELLIR LA VILLE
POUR LE PIÉTON:**

**LA PRISE EN COMPTE
ESTHÉTIQUE ET
FONCTIONNELLE
DU PIÉTON DANS LA
LITTÉRATURE SUR LES
EMBELLISSEMENTS DE
PARIS DE PIERRE PATTE
À EUGÈNE HÉNARD**

Nicolas Lemas 103

Contrairement à ce que voudrait une certaine vulgate historiographique, la notion d'embellissement qui se développe entre la deuxième moitié du XVIII^e siècle et la Belle Époque n'implique pas seulement un aménagement utilitaire des villes pour les flux économiques. En se centrant

sur la figure d'Eugène Hénard, replacée dans la tradition issue des Lumières qui est la sienne, ce texte montre, à travers une réflexion sur les parcours urbains idéaux, combien les besoins et les comforts du piéton sont non seulement au cœur des ambitions embellisseuses, mais en outre unifient une notion en apparence composite, voire contradictoire, écartelée entre esthétique et utilitarisme.

**LES FLÂNEURS, OBSER-
VATEURS DU « PAYSAGE DES
GRANDES CITÉS »**

**DANS LE QUARTIER DU
WEST END À LONDRES
AU DÉBUT DU XIX^e SIÈCLE**

Dana Arnold 123

L'histoire des villes et des espaces a été largement limitée aux récits de la vie des architectes et de leurs commanditaires ou de leur planification. À l'opposé, cet essai s'attache à la façon dont des individus peuvent servir à expliquer des réseaux de relations sociales, culturelles et spatiales ou à les articuler. Les acteurs spécifiques qui m'intéressent sont les cousins londoniens des « flâneurs » de Charles Baudelaire, observateurs nonchalants du « paysage des grandes cités », qui se sentent chez eux dans le flot anonyme de la foule urbaine. Mon intention est ici d'explorer les relations entre l'individuel et la foule urbaine dans le cadre particulier du quartier du West End de la ville de Londres du début du XIX^e siècle. Londres, une cité moderne avec ses nouveaux spectacles urbains, créait une

atmosphère de rêve pour le flâneur. La nouveauté de ces espaces donnait une impression de perte des repères spatiaux, et faisait de l'environnement urbain une expérience étrange et sublime. Ce genre de réaction était le résultat de la relation établie entre la nouvelle société métropolitaine (avec ses flâneurs) et les nouveaux espaces urbains.

**ARPEN-
TER,
GUIDER, JALONNER
LA MARCHÉ, OUTIL
DES PROCESSUS
PARTICIPATIFS EN
ARCHITECTURE ET UR-
BANISME DU XX^e SIÈCLE**

Judith le Maire 133

La marche est une pratique récurrente et spécifique des architectes et des urbanistes qui produisent des projets en participation avec les habitants des lieux qu'ils vont travailler. C'est à la fin du XIX^e siècle qu'émerge, à travers les écrits de Patrick Geddes, la préoccupation de faire participer les citoyens au projet urbain. La marche est dès ce moment identifiée comme un outil pour les concepteurs et pour les citoyens, admis comme connaisseurs du terrain. Elle est un instrument de compréhension et de conception, décliné ici sous trois fonctions: arpenter, guider, jalonner. Arpenter d'abord afin de réaliser un diagnostic en portant une attention particulière au site du projet. La marche constitue une dimension incontournable de l'enquête fouillée du contexte dans sa double envergure – physique et humaine. Les connaisseurs – qui ont arpenté le

terrain et mené l'enquête – vont diffuser les informations, les propositions recueillies dans des expositions, guidant le visiteur comme s'il était dans les lieux. Quant à l'arpentage, le dessin du projet prend souvent le pas humain comme mesure. Le quartier est conçu en fonction des distances à parcourir à pied avec l'ambition de favoriser les rencontres et les rapprochements. Pour ce faire et afin de prolonger l'expérience participative dans l'usage et la gestion du projet, le plan est maillé d'équipements destinés aux rassemblements. Ces lieux communs sont les supports d'une gestion concertée et partagée du quartier.

**LA MARCHÉ,
LE MARKETING
DU CORPS**

Dominique Rouillard 149

Les Situationnistes, puis d'une autre manière Michel de Certeau, voyaient dans la ville « par la marche » ce qui échapperait à toute projection et prédétermination : la dérive (psychogéographique), le refoulé de la ville, son irréprésentable, sa pratique même qui l'éloigne de toute totalité, la démultiplie. La marche inspirait ces grands penseurs de la société (post) moderne et urbaine, comme elle l'avait fait un siècle plus tôt pour le premier d'entre eux, Baudelaire. Un autre contemporain des années 1950 et 1960, l'architecte britannique Brian Richards, avait replacé la marche dans l'actualité de la pensée progressiste et futuriste de toute une génération, en exposant

les technologies permettant d'améliorer les mobilités de ce nouvel usager de la ville, et de transformer la ville elle-même en un mouvement fluide.

**ENTRE URBANISME
ET DÉPLACEMENTS
AU GRAND LYON**

Bernard Lensele 167

La prise en charge des déplacements internes au Grand Lyon, l'une des plus grandes agglomérations françaises après Paris, est une démarche qui a fait ses preuves et qui concerne toute la panoplie des modes de transport. Depuis maintenant plusieurs décennies, les modes de déplacement doux, aussi appelés modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied, sont l'objet de prises en charge dans le cadre des aménagements urbains, que ce soit par le retraitement des espaces publics ou en complément des politiques de stationnement.

Ces dernières années, la marche urbaine, complément naturel et indispensable des autres modes, a été facilitée par ces aménagements et par les travaux de mise en accessibilité des équipements publics. D'autres mesures d'encouragement sont en cours, en vue de permettre une véritable multimodalité et un enrichissement des pratiques urbaines au sein de l'agglomération lyonnaise.

Ceci se fait dans le cadre d'une démarche comparative à l'échelle européenne, qui se révèle extrêmement enrichissante.

**LA MEILLEURE FAÇON
DE MARCHER**

**UNE ANALYSE DES
RAPPORTS INÉGAUX
À LA MOBILITÉ
CONTEMPORAINE**

Christine Schaut 177

Cet article a une double ambition: il s'agit, d'une part, de soumettre la pratique de la marche en ville à une lecture sociologique et critique alors que ce mode de mobilité bénéficie d'une image qui pourrait l'en dispenser. L'article entend montrer que la pratique de la marche n'est pas toujours et pour tous associée au choix et à la liberté. Elle n'est pas toujours perçue comme socialement légitime, mais bien comme un stigmat social, à côté d'autres. Cette analyse critique s'appuie en premier lieu sur la lecture d'auteurs ayant abordé la question de la mobilité contemporaine et des nouvelles inégalités qui s'y forment et auxquelles la pratique de la marche n'échappe pas et ensuite sur la présentation de figures concrètes de marcheurs éprouvés et contraints qui constituent en quelque sorte la face sombre de la mobilité contemporaine. D'autre part, en seconde partie conclusive, l'article se propose d'évoquer les conditions de possibilité de la marche comme pratique de résistance à la ville « panorama » décrite par de Certeau, participant ainsi et à côté d'autres usages urbains à la constitution même éphémère, fragile et instable de la ville « métaphorique », soutenue par le même auteur.

**ÊTRE MOBILE AUJOURD'HUI:
QUELQUES ACQUIS RÉ-
CENTS DE LA RECHERCHE
EN SCIENCES SOCIALES ET
ENSEIGNEMENTS POUR
LA MARCHÉ URBAINE**

Michel Hubert 189

Ce texte traite de la problématique de la marche urbaine à l'aune de la recherche en sciences sociales sur la mobilité en général. Bon nombre d'auteurs en effet, sans nécessairement toujours traiter de la marche en tant que telle, développent des propos qui permettent de dégager des réflexions utiles pour cette problématique.

Ainsi, l'histoire urbaine nous invite à appréhender l'évolution de la place de la marche dans la ville et à regarder les transformations urbanistiques, en particulier celles issues de la période moderniste, sous l'angle des barrières mises aux déambulations piétonnes par les grandes infrastructures de transport. Ensuite, à partir de la distinction entre mobilité et déplacement, peut-on interroger la marche urbaine dans sa capacité à nous donner accès, de manière sensible, à des contextes certes géographiquement proches, mais pourtant socialement très différents. Dans la même veine, on peut également se demander si la marche urbaine s'inscrit ou non dans l'injonction à être mobile qui caractérise les sociétés contemporaines et si elle concourt ou non à renforcer notre capital de mobilité.

De son côté, la construction d'« attitudes spatio-temporelles » permet de mieux appréhender les logiques qui sous-tendent

la pratique de la marche ou conduisent, au contraire, à l'éviter, à une époque où le temps de déplacement, grâce notamment aux nouvelles technologies de l'information et de la communication, tend à devenir un temps à part entière. Enfin, dans ce contexte, la signification de l'attente et de l'arrêt, en tant que pause dans une pérégrination, mérite d'être appréhendée dans sa totalité, ainsi que les dispositifs mis en place pour améliorer le confort de ces deux moments inséparables du mouvement.