

PRATIQUER LA VILLE AUTREMENT

PERCEPTION TACTILE DES SOLS DE QUELQUES VILLES DU PASSÉ À LA LUMIÈRE DE RÉCITS D'ÉCRIVAINS VOYAGEURS

Marc Crunelle

27

« Une voiture est indispensable ici, au moins pour nous autres étrangers; mais les Français savent d'une façon merveilleuse marcher au milieu des saletés sans se salir; ils sautent artistiquement de pavé en pavé, et se garent dans les boutiques des voitures qui vont vite. L'illustre Tournefort, qui avait fait presque le tour du monde, après être revenu à Paris, fut écrasé par un fiacre, parce que durant son voyage il avait

**désappris l'art de bondir comme
un chamois dans les rues, talent
indispensable pour tous ceux
qui vivent ici »**

KARAMZINE, N. dans A. Legrelle (éd.). 1885. *Voyages en France, 1789-90*, Paris, p. 89 dans A. Farge, *Vivre dans la rue à Paris au XVII^e siècle*, Paris, Gallimard, coll. Folio Histoire n°43, p. 18.

**« Nous avons le plus triste temps;
le ciel est gris, il pleut, où est donc
ce beau climat d'Italie? Il y a dans
les sales rues de Rome une boue
plus puante et plus épaisse encore
qu'à Paris »**

VIOLETT LE DUC, E. dans LAGET, L. (éd.). 1971.
Lettres d'Italie 1836-1837 adressées à sa famille, Paris,
Léonce Laget, p. 191.

**« Pau est une jolie ville, propre,
d'apparence gaie; mais la chaussée
est pavée en petits galets roulés,
les trottoirs en petits cailloux aigus:
ainsi les chevaux marchent sur des
têtes de clous et les piétons sur
des pointes de clous. De Bordeaux à
Toulouse, tel est l'usage et le pavage.**

Au bout de cinq minutes, vos pieds vous disent d'une manière très intelligible que vous êtes à deux cents lieues de Paris »

TAINÉ, H. (1860) 1881. *Voyage aux Pyrénées*, Paris, Librairie Hachette et Cie, 9^e éd., p. 62.

RENNES-1863 « Çà et là, hors des grandes rues et dans les faubourgs, subsiste le pavé pointu, exécration, qui blesse les pieds; ce sont des pierres de toutes formes serrées au hasard »

TAINÉ, H. 1913. *Carnets de voyage, notes sur la province 1863-65*, Paris, Librairie Hachette et Cie, p. 37.

MONTPELLIER-1864 « Des rues étroites ou plutôt des ruelles pavées de cailloux pointus, de morceaux de pierres anguleuses, âpres, tranchantes, qui blessent les pieds; de petits fumiers, des restes de fruits et de légumes au milieu des rues, des enfants sales, au museau barbouillé de vieille crasse; les plus

**grandes maisons inhospitalières
d'aspect, fermées sur le dehors
et silencieuses comme des cloîtres »**

TAINE, H. 1913. *Carnets de voyage, notes sur la province 1863-65*, Paris, Librairie Hachette et Cie, p. 192-193.

**BRUXELLES-1887 « Peu de trottoirs,
ou trottoirs interrompus (consé-
quence de la liberté individuelle,
poussée à l'extrême) »**

BAUDELAIRE, Ch. (1887) 1953. *Pauvre Belgique*, Paris, Éditions Louis Conard, p. 13.

**« À Tolède, le pavé est composé
de petits cailloux polis, luisants et
aigus, qui semblent avoir été placés
avec soin du côté le plus tranchant
[...] et qui fait crier d'angoisse le
voyageur accoutumé aux mollesses
de l'asphalte Seyssel et aux élasticités
du bitume Polonceau »**

GAUTIER, Th. 1843. *Voyage en Espagne*, Paris, Fasquelle éditeurs, p. 142.

**« Un large ruisseau coupe
quelquefois la rue en deux,**

et de manière à interrompre la communication entre les deux côtés des maisons. À la moindre averse il faut dresser des ponts tremblants. Rien ne doit plus divertir un étranger que de voir un Parisien traverser ou sauter un ruisseau fangeux avec une perruque à trois marteaux, des bas blancs et un habit galonné, courir dans de vilaines rues sur la pointe du pied, recevoir le fleuve des gouttières sur un parasol de taffetas. Quelles gambades ne fait pas celui qui a entrepris d'aller du faubourg Saint-Jacques dîner au faubourg Saint-Honoré, en se défendant de la crotte, et des toits qui dégouttent! Des tas de boue, un pavé glissant, des essieux gras, que d'écueils à éviter! Il aborde néanmoins; à chaque coin de rue il a appelé un décrotteur. Il en est quitte pour quelques mouches à ses bas.

Par quel miracle a-t-il traversé sans autre encombre la ville du monde la plus sale? Comment marcher dans la fange en conservant ses escarpins? [...] Pourquoi n'avoir pas des trottoirs, comme à Londres? »

MERCIER, L.S. (1782) 1990. *Tableau de Paris*, tome 1, art. « Ruisseaux », Paris, Robert Laffont, coll. Bouquins, p. 46-47.

Sélection de descriptions tactiles liées à la marche. Elles sont rassemblées par Marc Crunelle dans le cadre d'une recherche menée depuis une dizaine d'années, ayant pour objectif de connaître la vie et le quotidien dans les villes européennes par le biais des perceptions sensorielles, et ce, au travers de récits de voyageurs. Cette recherche a permis d'établir un inventaire sensoriel qui rassemble 150 descriptions d'odeurs de villes, 140 d'ambiances sonores, 120 sur la lumière des villes, et quelques dizaines se rapportant aux perceptions thermiques et tactiles. Elles sont accessibles à l'adresse suivante: www.lavilledessens.net.

Marc Crunelle est architecte, sculpteur et enseignant. Vit et travaille à Bruxelles. Sa formation est comparable à celle du Bauhaus: après avoir terminé des études de menuiserie et d'ébénisterie, il entreprend à l'Académie royale des Beaux-Arts de Bruxelles celles d'architecte et de sculpteur non figuratif dans l'atelier Moeschal. Doublement diplômé en 1976, il mène, parallèlement à sa pratique professionnelle, une recherche sur les perceptions non visuelles de l'espace architectural qu'il concrétise dans une thèse sur le rôle et l'importance de «La fonction tactile en architecture» soutenue à l'Université de Strasbourg sous la direction de M. Abraham Moles. Voyageur infatigable, ses cours de théorie d'architecture et de psychologie de la perception de l'espace architectural étaient largement alimentés par ses photographies prises de par le monde.

**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.