

clara

**Marche et espace
urbain de l'Antiquité
à nos jours**



RECHERCHE
ARCHITECTURE



**Peu de trottoirs, ou trottoirs
interrompus (conséquence
de la liberté individuelle,
poussée à l'extrême)**

Charles Baudelaire, *Pauvre Belgique*.

clara

ÉDITORIAL

7

DOSSIER THÉMATIQUE: MARCHE ET ESPACE URBAIN DE L'ANTIQUITÉ À NOS JOURS

MARCHE ET ESPACE URBAIN
DANS LE FONDS JOËL CLAISSE
Irene Lund

9



« Le voyage *in situ*, c'est-à-dire la confrontation du corps à la réalité est pour l'architecte une étape essentielle de la compréhension et de

l'évaluation d'un aménagement spatial »

VERS UNE APPROCHE PLURIDISCIPLINAIRE
DE LA MARCHE ET DE L'ESPACE URBAIN
Judith le Maire, Christophe Loir, Anne Desprechins

19

« En réunissant historiens et archéologues, architectes et urbanistes, sociologues et anthropologues, nous proposons d'analyser,

RECHERCHE
ARCHITECTURE



de l'Antiquité à nos jours, l'évolution des relations entre le mode de déplacement pédestre et l'aménagement de l'espace urbain »

PRATIQUER LA VILLE AUTREMENT
PERCEPTION TACTILE DES SOLS DE QUELQUES VILLES DU PASSÉ
À LA LUMIÈRE DE RÉCITS D'ÉCRIVAINS VOYAGEURS
Marc Crunelle

27

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

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

33

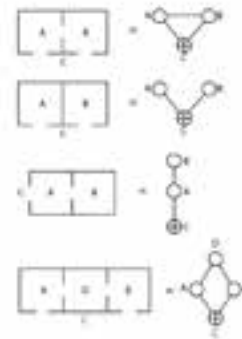
« Celse n'invente rien: lorsqu'il recommande aux citadins la marche, il s'inscrit dans la tradition hippocratique qui classe cette activité parmi les exercices dits "naturels" »

PARCOURIR LA VILLE
LE MARCHEUR ET LES TEMPLES À L'ÉPOQUE ROMAINE,
QUELQUES PISTES DE RÉFLEXION
Audrey Bertrand

45

« La figure du marcheur, celui qui, parcourant la ville pour vaquer à ses occupations, passe régulièrement devant les temples, n'est pas absente des livres III et IV du *De architectura* »

« On se trouve ainsi face à des sites monumentaux, parfois très complexes, [...] et à un transit exclusivement piéton »



QUAND LA MARCHE RACONTE LA VILLE
QUELQUES ITINÉRAIRES DE LA COUR À BRUXELLES (XVI^e-XVII^e SIÈCLES)
Stéphane Demeter et Cécilia Paredes



« Celui-ci assignait à chacun sa place suivant son rang et sa fonction, précisant derrière ou à côté de qui il devait marcher »

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

« Autrement dit, le référent central de la notion d'embellissement s'incarne dans la figure de celui qui arpente la ville [...] et qui ainsi se l'approprie »



LES FLÂNEURS, OBSERVATEURS
DU « PAYSAGE DES GRANDES CITÉS »
DANS LE QUARTIER DU WEST END À LONDRES
AU DÉBUT DU XIX^e SIÈCLE
Dana Arnold

123



« La cité moderne et ses nouveaux spectacles urbains créaient une atmosphère de rêve pour le flâneur »

ARPENTER, GUIDER, JALONNER
LA MARCHE, OUTIL DES PROCESSUS PARTICIPATIFS
EN ARCHITECTURE ET URBANISME DU XX^e SIÈCLE
Judith le Maire

133

« Qui plus que le natif du lieu a arpenté cet endroit, qui mieux que l'habitant d'une ville peut, à la foulée, déduire la qualité du sol? »



LA MARCHE,
LE MARKETING DU CORPS
Dominique Rouillard

149



« 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 »



« Le maillon complémentaire de tous les autres dans le contexte de la mobilité urbaine est la marche à pied, base même des modes actifs, complément du vélo, mais d'une cohabitation pas toujours évidente avec celui-ci »

LA MEILLEURE FAÇON DE MARCHER
UNE ANALYSE DES RAPPORTS INÉGAUX
À LA MOBILITÉ CONTEMPORAINE
Christine Schaut

177

« Pourrait-on considérer [la marche] à certaines conditions comme une inertie intentionnelle ou, mieux, comme une pratique de résistance à l'accélération du temps? »

ÊTRE MOBILE AUJOURD'HUI:
QUELQUES ACQUIS RÉCENTS DE LA RECHERCHE
EN SCIENCES SOCIALES ET ENSEIGNEMENTS
POUR LA MARCHÉ URBAINE
Michel Hubert

189

« La marche urbaine [...] a un grand potentiel de mobilité dans l'espace social, en nous donnant accès de manière sensible à des contextes proches qui peuvent pourtant être très différents du nôtre »



« Comment faire
le moins et le mieux
possible? »

« Privilégier le contact avec l'invité
en laissant le soin à d'autres
d'organiser les grands événements
conférenciers dans des lieux et avec
un protocole plus appropriés »



NOTRE PROJET

En 2011, C.L.A.R.A., le Centre des Laboratoires Associés pour la Recherche en Architecture, est créé au sein de la nouvelle Faculté d'architecture de l'Université libre de Bruxelles. Son objectif est de fédérer et de promouvoir les recherches menées dans le champ de l'architecture et de ses représentations, qu'elles soient de l'ordre du discours, des graphismes ou des projets. En 2013, naît la revue annuelle *CLARA Architecture/Recherche*. Elle est une vitrine du travail des chercheurs associés au centre, mais surtout l'occasion d'un échange entre la Faculté et ceux qui pensent, écrivent, construisent ailleurs.

L'espace proposé par la revue – celui d'une tribune scientifique pour la recherche en architecture – faisait jusqu'ici cruellement défaut au sein de la Fédération Wallonie-Bruxelles. Produire une revue, «faire l'histoire», conceptualiser les pratiques, interroger la sociologie des métiers sont des actes indispensables à la construction d'un champ architectural et urbain pensé. La revue est coéditée par Mardaga, dont la mythique collection dirigée par Geert Bekaert, «Architecture+recherches», a ouvert la voie dans les années 1970: celle de publier, en plus de la production construite, la production écrite qui, ensemble, constituent le champ architectural. Cette revue rend accessibles les travaux scientifiques en architecture dans des *dossiers thématiques* et des *apartés*, avec la conviction que leur diffusion doit être la plus large possible.

**AU CROISEMENT ENTRE RÉFLEXION
THÉORIQUE ET ENJEUX CONCRETS**

Ouvrir avec ce premier numéro axé sur la *marche* augure bien de notre projet. En effet, notre ambition est à la fois d'aborder des thématiques qui correspondent à des enjeux concrets – pensons au Plan piéton adopté par le gouvernement régional bruxellois en mai 2012 – tout en prenant le recul nécessaire à une analyse globale. Notre premier dossier thématique mélange les genres et les disciplines de l'Antiquité à nos jours, à travers des articles scientifiques et des articles universitaires destinés à être lus par un public large, hors du monde académique. Ceux-ci s'accompagnent d'autres réflexions propres au champ architectural et urbain opérationnel, telle cette évaluation des aménagements urbains entrepris à Lyon durant la dernière décennie. Les articles interrogent les formes urbaines et architecturales qui entourent ceux qui marchent: les portiques le long des rues antiques ou aux abords des temples évoquent la forme archétypale de la déambulation, celle des stoïciens sous la stoa, ainsi que la figure du marcheur dans les traités d'architecture romains. Dans les parcours décorés à l'occasion des Joyeuses Entrées à Bruxelles, ce sont les princes en procession, admirés par la foule, qui sont mis en scène. L'apport de la *space syntax* à la compréhension des parcours dans les vestiges incas ou encore les prothèses développées pour les piétons, tel le tapis roulant, sont également des contributions originales aux études sur

la marche. Comme l'est aussi le point de vue critique qui amène à retourner la question de la marche en interrogeant l'immobilité.

DANS L'ACTUALITÉ

CLARA, ce sont aussi des *apartés*, des focus plus précis sur des activités culturelles, une personnalité en vue, des projets, des travaux remarquables. Pour garder le lien avec ce qui fait l'essence de la discipline architecturale: le dessin, le graphisme, les productions culturelles. Dans ce premier numéro, c'est un entretien avec l'architecte Anne Lacaton, docteure honoris causa de la Faculté d'architecture de l'ULB, qui est proposé ainsi qu'une piquante Lettre à Clara écrite par des étudiants organisant un cycle d'« ateliers nocturnes ». L'architecture d'Anne Lacaton va à l'essentiel: tirer parti d'un lieu pour offrir une grande capacité d'usage et d'appropriation. Le logement est au cœur de ses préoccupations. Les Ateliers nocturnes organisés annuellement par les étudiants de bachelier témoignent, quant à eux, du pouvoir de la culture à former les esprits de demain.

UNE DOSE D'INÉDIT ET D'INSOLITE

CLARA, c'est aussi une ouverture sur des documents inédits, des archives, un rapport entre le texte et l'image qui questionne notre regard sur l'architecture et l'urbanisme. Outre les illustrations originales apportées par les auteurs des contributions, le dossier thématique est illustré par une représentation de la marche et de l'espace urbain captée à travers une sélection de photographies de l'architecte Joël Claisse, qui sont issues des archives d'architecture de l'ULB.

Le comité éditorial

DOSSIER THÉMATIQUE: MARCHE ET ESPACE URBAIN DE L'ANTIQUITÉ À NOS JOURS

MARCHE ET ESPACE URBAIN DANS LE FONDS JOËL CLAISSE Irene Lund	9	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
VERS UNE APPROCHE PLURIDISCIPLINAIRE DE LA MARCHÉ ET DE L'ESPACE URBAIN Judith le Maire, Christophe Loir, Anne Desprechins	19	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
PRATIQUER LA VILLE AUTREMENT PERCEPTION TACTILE DES SOLS DE QUELQUES VILLES DU PASSÉ À LA LUMIÈRE DE RÉCITS D'ÉCRIVAINS VOYAGEURS Marc Crunelle	27	ARPENDER, GUIDER, JALONNER LA MARCHÉ, OUTIL DES PROCESSUS PARTICIPATIFS EN ARCHITECTURE ET URBANISME DU XX^e SIÈCLE Judith le Maire	133
LA VILLE EN CHANTIER OU LA MARCHÉ ENTRAVÉE: VERS UNE PERCEPTION RENOUVELÉE DE L'URBANISME ORIENTAL ROMAIN Laurent Tholbecq	33	LA MARCHÉ, LE MARKETING DU CORPS Dominique Rouillard	149
PARCOURIR LA VILLE LE MARCHEUR ET LES TEMPLES À L'ÉPOQUE ROMAINE, QUELQUES PISTES DE RÉFLEXION Audrey Bertrand	45	ENTRE URBANISME ET DÉPLACEMENTS AU GRAND LYON Bernard Lensele	167
DANS LES PAS DES INCAS. ARCHITECTURE PRÉCOLOMBIENNE ET SYNTAXE DE L'ESPACE Peter Eeckhout	61	LA MEILLEURE FAÇON DE MARCHER UNE ANALYSE DES RAPPORTS INÉGAUX À LA MOBILITÉ CONTEMPORAINE Christine Schaut	177
QUAND LA MARCHÉ RACONTE LA VILLE QUELQUES ITINÉRAIRES DE LA COUR À BRUXELLES (XVI^e-XVII^e SIÈCLES) Stéphane Demeter et Cécilia Paredes	81	ÊTRE MOBILE AUJOURD'HUI: QUELQUES ACQUIS RÉCENTS DE LA RE- CHERCHE EN SCIENCES SOCIALES ET ENSEI- GNEMENTS POUR LA MARCHÉ URBAIN Michel Hubert	189

LA MEILLEURE FAÇON DE MARCHER

UNE ANALYSE DES RAPPORTS INÉGAUX À LA MOBILITÉ CONTEMPORAINE

Christine Schaut

177

Depuis quelques années, la pratique de la marche et les discours à son propos ont le vent en poupe. Les colloques, comme celui à l'origine de cet article, se multiplient. L'Europe a lancé un programme de recherche COST 258 «*Pedestrian quality needs*»¹ mettant, de manière encore prospective, le piéton et la marche au cœur des politiques de mobilité et des politiques de développement urbain. La Région de Bruxelles-Capitale, constatant la faible place qu'occupe la marche dans sa politique de mobilité, élabore actuellement un plan piéton et a, il y a quelques années déjà, initié et soutenu le projet «Les chemins de la ville» visant à améliorer la qualité du cheminement urbain entre le haut et le bas du centre historique de Bruxelles. D'autres exemples pourraient être donnés qui soulignent que la marche et ceux qui la pratiquent font l'objet de l'attention scientifique et politique et s'inscrivent de plain-pied dans l'imaginaire urbain dominant. Pour s'en persuader, il n'est qu'à voir les projets dessinés d'architecture et d'urbanisme se représentant dans un univers urbain à la nature très présente et où ses usagers sont des flâneurs, des groupes de personnes à l'air détendu qui cheminent lentement. On vante les vertus écologiques de la marche, mode de déplacement doux et durable qui a d'autant plus sa place que le projet urbain, prôné par les tenants du développement durable, repose sur les principes de la ville compacte et dense où la marche devient un mode de transport efficace et possible.

1

Voir le site
<http://www.walkeurope.org/>.

Ce faisant elle s'inscrit pleinement dans ce que certains auteurs appellent le nouvel urbanisme valorisant la proximité, la durabilité, la mixité, la préservation du bâti existant et la participation (Quellet, 2006). Ce projet de ville s'oppose à celui de la ville diffuse, étalée dans un espace métrique de plus en plus grand et où la voiture est le mode de transport privilégié. En plus d'être écologique, la marche, considérée avec le vélo comme une forme active de mobilité, est bonne pour la santé et constitue un outil de santé publique à l'heure où les risques d'obésité et de problèmes cardiovasculaires s'accroissent. Elle est aussi vantée pour ses vertus sociales: ne coûtant rien, elle serait économiquement neutre, comme hors du jeu social et aurait par là des vertus d'égalisation entre les individus. Plus, elle favoriserait «la rencontre des individus et des différentes communautés bruxelloises, renforce[rait] [n.d.l.r.] le tissu social de la ville» et permettrait à l'usager urbain de «se [la] [n.d.l.r.] réapproprier»². Loin d'être le signe de ringardise, le stigmate d'un handicap physique (la vieillesse, la cécité) ou de la précarité sociale, la marche est au contraire un des signes de l'hypermodernité urbaine.

Bien loin de moi l'idée de m'opposer à ces principes de justification auxquels, en tant que marcheuse moi-même, je ne peux qu'adhérer. Je voudrais simplement tenter d'aller au-delà de la puissance magique du mot et de la pratique pour en proposer une lecture sociologique. La marche est une pratique comme une autre et demande à être replacée dans l'espace des positions sociales et dans le jeu social qui s'y manifeste. Elle peut être vécue comme pénible, éprouvante (Eaux, Lannoy, Lord, 2011) et dont on se passerait bien si on n'y était pas contraint. Elle ne se décline donc pas seulement et pas tout le temps sous le thème du plaisir, de la grâce, de la flânerie et de l'élégance urbaines; elle peut se faire pressée, haletante, triste et être associée à l'expérience de l'errance, de la contrainte ou de l'ennui. Par ailleurs, si dans les discours évoqués ci-dessus elle est bien vue socialement, certaines de ses manifestations peuvent, quant à elles, être perçues comme une forme de mobilité illégitime.

C'est en particulier à ces usages contraints et/ou illégitimes que cet article s'intéresse. Ils sont en quelque sorte la face sombre de la mobilité contemporaine étudiée sous l'angle de la marche. Avant d'en évoquer certains et pour en éclairer la présentation, l'article débutera par une courte analyse théorique et critique de la mobilité contemporaine et des logiques sociales et politiques qui y sont à l'œuvre et qui produisent des conditions d'usages de la marche construits sous le mode de la contrainte et de l'illégitimité. Cette analyse se prolongera dans l'étude des aménagements urbains contemporains, lesquels, en s'appuyant sur ces mêmes logiques, développent une relation ambiguë et complexe à la marche et au piéton en favorisant certaines modalités de son expérience au détriment d'autres. Enfin, la conclusion propose une échappée à

2

Voir le plan Iris 2, 2011, p. 23.
www.bruxellesespacespublics.
irisnet.be/static/.../na/.../
Iris_2-FR_.pdf

cette lecture critique et analyse, dans une perspective plus micropolitique, les conditions de pratiques résistantes et subversives de la marche, lesquelles contribuent à redessiner un rapport alternatif à l'espace public dans ses dimensions tant matérielle que politique.

LA MOBILITÉ, LES INÉGALITÉS SOCIALES ET LA VILLE

En 1999, avec leur ouvrage « *Le nouvel esprit du capitalisme* », Luc Boltanski et Ève Chiappello élaborent le concept du monde connexionniste. Celui-ci se caractérise par la prééminence de la flexibilité, de la multiplication des réseaux et de la mobilité, y compris virtuelle, via les nouvelles technologies d'information et de communication (les NTIC). Dans ce monde, pour acquérir et accumuler les différentes formes de capital, il ne suffit plus d'être à proximité des lieux qui comptent, les grandes villes, les lieux de conception et de production de biens et services, il faut surtout avoir un accès privilégié aux réseaux qui organisent l'économie-monde et dont les métropoles constituent des nœuds importants. Par ailleurs, l'accès aux réseaux n'est pas distribué socialement de manière aléatoire. Les « grands » de ce nouveau monde sont, disent Luc Boltanski et Ève Chiappello, « des *networkers*, mobiles, légers, ayant l'art d'établir et d'entretenir des connexions nombreuses, diverses et enrichissantes, et la capacité d'étendre les réseaux » (Boltanski; Chiappello, 2002). S'il apparaît que les anciennes catégories socioprofessionnelles ne parviennent pas à contenir l'ensemble des bénéficiaires du monde connexionniste, ce sont bien les positions sociales hautes, en particulier celles qui sont dotées de capitaux culturels importants, qui ont le plus de chance de coller à cette description et d'être considérées, dans la perspective boltanskienne, comme des « grands ». Mais pour accéder à ces positions et s'y maintenir, ces « grands » ont besoin des « petits », ils ont besoin de ceux qui n'ont pas accès aux réseaux qui comptent ou alors de manière subalterne, limitée et temporaire. C'est, en particulier, de leur immobilité dont ils ont besoin pour produire les biens et les services dans des entreprises et des bureaux qui ne peuvent pas tous et complètement se dématérialiser, pour nettoyer les bureaux des quartiers généraux et les maisons de l'élite internationale ou, encore, pour les servir au restaurant ou dans les hôtels internationaux dont l'existence est fortement liée à celle des réseaux (Scandella, 2009). Zigmunt Bauman nomme ce processus la « fabrique de l'immobilité » (Bauman, 1999). Mais la place prépondérante que les immobiles occupent dans le fonctionnement des réseaux n'est pas reconnue, loin s'en faut. Être un immobile, c'est au contraire subir l'exploitation et être confronté à une précarité grandissante car, dans le monde connexionniste, ceux qui comptent dans les réseaux peuvent toujours se délocaliser et, en contrepartie de leur présence toujours incertaine, demandent aux immobiles d'être flexibles. Dans ce contexte de flexibilité et de mobilité, les situations de non-emploi et de mauvais

emploi éprouvées par les « petits » se multiplient et les frappent au premier chef³. L'incertitude vécue en cette fin 2012 par les travailleurs liégeois ou florangeois des aciéries appartenant au groupe ArcelorMittal en est la terrible illustration.

Les métropoles sont sans doute le lieu d'expression spatiale la plus achevée du monde connexionniste. Elles constituent, de manière privilégiée, les nœuds des réseaux où s'installent les quartiers généraux des grandes entreprises à proximité des institutions politiques sur lesquelles ils entendent peser. Ces quartiers généraux et ceux qui les peuplent aiment aussi être proches les uns des autres; le monde connexionniste, pour se déployer, a aussi besoin de lieux valorisant le face-à-face des puissants. Comme l'évoque Manuel Castells, il privilégie les lieux où l'élite internationale aime à se retrouver et à développer un style de vie et de ville qui lui est propre (Castells, 1998). Ces lieux sont les grands hôtels, mais aussi les hypercentres des métropoles vantés pour leur ambiance et pour leur qualité patrimoniale. Ils attireraient non seulement l'élite internationale économique, mais aussi les artistes, les concepteurs de nouvelles technologies, tous ceux qui, par leur créativité, produiraient les nouvelles ressources de la ville. Le géographe Robert Florida, évoque, à propos de ces « élites », la notion de classe créative (Florida, 2002). Les villes, capables de l'attirer, par une politique d'attractivité ambitieuse, qu'elle soit culturelle, patrimoniale ou urbanistique, et de créer une ambiance urbaine faite d'innovations, d'échanges, d'ouvertures connaîtraient une croissance économique probante. Si ces notions de classe et de ville créatives sont très critiquées au niveau analytique – le lien entre attractivité culturelle et développement économique n'est guère démontré; la mobilité de l'élite ne serait pas si massive et autant liée à ces facteurs d'ambiance (Eckert; Grossetti; Martin-Brelot, 2012) –, elles ont néanmoins un effet performatif en particulier sur les politiques urbaines. Aux USA et au Canada où la notion de classe créative est née, son appropriation par les politiques promeut une certaine image de la ville, belle, lisse, patrimoniale, lisible⁴. En Région de Bruxelles-Capitale, le label ville créative n'est pas utilisé. La mise sur pied d'un Plan de Développement International (PDI) qui peut être considérée comme une politique d'attractivité, basée à la fois non seulement sur une politique de marketing urbain, sur le développement de la présence de l'Europe et sur la construction d'équipements culturels et touristiques, mais aussi sur la rénovation des quartiers centraux et populaires, prise en charge, quant à elle, par d'autres politiques urbaines liées au nouvel urbanisme⁵, s'inscrit par contre dans une politique assez proche de ce que

3

Les études empiriques montrent le lien qui existe entre mobilité et position sociale: «les catégories sociales plus élevées parcourent en effet davantage de distances que les catégories plus modestes et se déplacent plus rapidement» (Kaufmann, 1999).

4

La classe créative, si on peut la considérer comme telle, par son hypermobilité, s'investirait peu et pas très longtemps dans les villes qu'elle ne fait que traverser. Voir (Bourdin, 2005) et le dossier de l'Observatoire des politiques culturelles, 2009-2010, «La ville créative: concept marketing ou utopie mobilisatrice?», n° 36.

5

On pense ici, en Région de Bruxelles-Capitale, au dispositif contrat de quartier.

propose Robert Florida avec la notion de ville créative (Van Criekingen; Decroly, 2009).

Or ce sont ces quartiers centraux qui abritent également les immobiles issus des classes populaires contemporaines, constituées en bonne partie par une population d'origine immigrée remplaçant, à Bruxelles, progressivement la classe ouvrière d'origine belge à la fois sur le marché de l'emploi urbain et sur le marché du logement. Les politiques urbaines qui y sont appliquées, tout en améliorant le cadre de vie de ces populations, concourent dans le même temps à accélérer le processus de gentrification et à provoquer, à terme, leur éviction et leur remplacement par une population plus aisée, que Robert Florida assimilerait sans doute à la classe créative. Parallèlement, soucieux de favoriser la découverte des espaces locaux, la proximité, l'ouverture et l'échange aux autres, méfiant à l'égard des entre-soi, des territoires fermés sur eux-mêmes, jugés insécurisants et « ghettoïsants », le nouvel urbanisme promeut des espaces publics ouverts, accueillants pour les non-familiers des lieux, fluides, aux courbes douces interdisant les coins et recoins jugés peu hospitaliers parce que trop favorables à des pratiques cachées et aux entre-soi jugés hostiles au caractère polyvalent des espaces publics promus par l'urbanisme contemporain. On le verra dans la deuxième partie de l'article, ces nouveaux aménagements des quartiers populaires et centraux qui entrent en résonance avec les images de la ville convoquées dans les politiques d'attractivité et de marketing urbain, peuvent s'avérer inhospitaliers à certaines formes d'expérience d'appropriation des immobiles.

Et la marche dans tout ça? Alors que la société fordiste promouvait la voiture comme mode de déplacement parce qu'elle permettait l'étalement urbain et rendait possible le zonage de la ville entre les différentes fonctions urbaines – le travail, les loisirs, le repos et le commerce –, notre hypothèse est que le monde connexionniste est, quant à lui, non seulement sensible à des modes de transport ultra-rapides (les avions et trains à grande vitesse), mais aussi aux pratiques de mobilité douce et active, telles que le vélo et la marche, prônées par le discours urbain contemporain. Ces dernières participent pleinement de l'image et de l'esthétique urbaines que les métropoles veulent donner d'elles-mêmes et qui sont en phase avec les goûts de l'élite urbaine: démocratiques, belles, à hauteur d'hommes, polyvalentes et respectueuses du cadre bâti (Thomas, 2010). L'usage de la notion de marchabilité (la *walkability*) est, à cet égard, assez évocateur de la relation ambiguë existant entre politiques d'attractivité et politiques urbaines qui promeuvent le nouvel urbanisme. D'une part, elle est utilisée par des aménageurs et des scientifiques soucieux d'évaluer le degré d'hospitalité d'un lieu par rapport à la marche (*pedestrian friendly*) et de trouver des moyens pour l'améliorer. D'autre part, elle est également convoquée par des promoteurs immobiliers comme argument de vente d'appartements situés dans le centre de certaines villes américaines,

lesquels sont progressivement réinvestis par des membres des classes supérieures (Tissot, 2011). La *walkability* y indique le degré de proximité, en marchant, d'un bien immobilier avec des services urbains tels que les commerces, les écoles, les restaurants. L'usage de cette notion par des acteurs urbains aux objectifs différents montre à la fois l'intérêt généralisé pour la marche et les capacités d'instrumentalisation par les promoteurs de discours qui peuvent être considérés comme progressistes.

Mais toutes les formes de marche sont-elles à ce point valorisées? On l'a dit, l'acte de marcher n'est pas seulement technique, il est aussi profondément social. Celui qui marche raconte et donne à voir quelque chose de lui et de ce qui le rattache au monde social – son lieu d'habitation, son lieu de destination, les raisons de sa marche, les sensations qu'il éprouve en marchant liées aux quartiers traversés, à la durée de son déplacement, à la densité de son expérience de marche, au degré de contrainte associé au mode de déplacement... En marchant, il est aussi confronté au regard des autres qui jugent son apparence, sa façon de marcher et qui évaluent l'opportunité de sa présence. Le marcheur, ce qui le pousse à marcher, sa façon de marcher et les jugements qui en découlent obéissent à des logiques sociales. En ce sens, il y a marche et *marche* et, surtout, marcheur et *marcheur*. Certains, en phase avec l'image que l'on se fait du bon marcheur, courtois, dégagé, ouvert, marchant vite mais sans être pressé, sont admis socialement et valorisés dans les discours et les politiques urbaines. D'autres semblent plus malvenus ou trop banals pour compter. C'est à ceux-là, parce qu'ils sont souvent ignorés socialement et politiquement et parce qu'ils interrogent, en creux, les modes de fabrication du social urbain contemporain, que l'article s'intéresse maintenant.

QUAND LA MARCHE SE FAIT MALVENUE ET CONTRAIGNANTE

«Tout se passe comme si les piétons ne se rendaient jamais en masse à leur travail, ne faisaient jamais de courses en vitesse, n'utilisaient jamais les trottoirs et autres espaces de circulation mis à leur disposition pour se déplacer au mieux, au plus efficace. Ils semblent seulement les spectateurs d'une scène riieuse qui les amuse mais qui ne les concerne pas au premier chef.» (Lavadinho; Winkin, 2006.)

Au gré d'enquêtes de terrain, qui n'avaient pas pour objet l'observation de la marche urbaine et de ses pratiquants, j'ai pu collecter des données qui témoignent du caractère difficile, voire éprouvant, de la marche évoqué dans l'extrait ci-dessus. La marche n'est pas toujours une pratique plaisante ni même appréciée de tous. La présentation de quelques-uns de ses usages, jugés malvenus ou vécus comme contraignants, est impressionniste et incomplète; elle ne poursuit en aucun cas l'ambition de l'exhaustivité.

LA FIGURE DU MARCHEUR EN ROND

«Les gens sont dans la lune, et nous on est toujours là à discuter, dans la rue, à aller et venir... On s'ennuie, dans un coin, nulle part où aller.» (Saïd, 18 ans, Anneessens; Schaut, 2010.)

Les quartiers populaires bruxellois se caractérisent, entre autres, par une population importante de jeunes. Certains d'entre eux, essentiellement des garçons, occupent, en groupe, les espaces publics du quartier, les coins, les halls d'entrée et les escaliers d'immeubles collectifs. On les appelle bien souvent les «hittistes», terme venant du mot algérien *hit*, signifiant le mur et désignant par extension les jeunes qui se tiennent le dos au mur: les teneurs de mur. Leur rapport à la mobilité est complexe. Suivant le constat empirique selon lequel la mobilité est fortement liée à la position sociale occupée, les habitants des quartiers populaires, les jeunes en particulier, n'échappent pas à la règle. Leur mobilité est relativement réduite, mais elle est surtout hésitante et insécurisée. Ces jeunes, souvent considérés comme menaçants, expriment bien plus leur insécurité lorsqu'ils sortent de leur quartier, ils disent bien plus la peur d'aborder un monde non maîtrisé, d'être regardés de travers et d'être ridicules que leur pouvoir d'intimidation et leur plaisir de la provocation. Tout les porte à rester, entre eux, dans les limites de leur chez-eux. Alors ils marchent en rond dans leur quartier, occupent les coins, y refont le monde qui tourne sans eux. Et quand ils quittent le quartier, ils le prennent avec eux et sortent en bande autant pour se rassurer que pour faire les fous.

«Si je sors de mon quartier tout seul, je me sens ridiculisé. On me regarde en disant "celui-là n'est pas d'ici, c'est un nouveau" alors on sort ensemble.» (Rachid, 17 ans.)

Ces formes de déambulation dans les quartiers et dans les centres urbains sont souvent assimilées à la menace et apparaissent à ce titre illégitimes. *Bien* marcher dans les espaces publics, nous dit Erving Goffman, sollicite un agir pratique bien spécifique, il faut pouvoir se glisser dans la foule, «éviter les heurts» (Goffman, 1973: 32). Faire preuve d'inattention polie vis-à-vis des autres marcheurs consiste à tenir compte d'eux en marchant sans leur prêter trop d'attention, ce qui pourrait les mettre mal à l'aise, et susciter en retour la même inattention polie et ainsi ne pas être remarqué. Il faut bouger, ne pas rester trop longtemps fixé au même endroit, dans des coins par exemple. Or les jeunes ne font pas toujours preuve de «prudence dramaturgique» (Hannertz, 1983:262), selon la belle expression de Goffman. Alors qu'on attendrait d'eux qu'ils courbent l'échine et se fassent tout petits, ils ne passent pas inaperçus en marchant en bande et en exhibant fort et haut leur présence qui cache en fait un fort sentiment d'illégitimité, effet retour de la stigmatisation sociale dont ils sont l'objet. En installant des caméras de surveillance, en multipliant

la présence d'intervenants sociaux chargés d'animer les jeunes en les extrayant des espaces publics et en privatisant les espaces intermédiaires, les politiques sécuritaires urbaines s'attachent à faire disparaître cette forme de présence, jugée insécurisante, des espaces publics.

LA FIGURE DU MARCHEUR CONTRACTUALISÉ ET SOLITAIRE

Cette figure s'inscrit dans la théorie des non-lieux de Marc Augé. Les non-lieux désignent à la fois des espaces d'anonymat, mono-fonctionnels, destinés au transport, au commerce, au loisir et le rapport que les individus entretiennent avec ces espaces. Ce dernier est fait de vide relationnel entre les usagers, de solitude, de consommation et de passage. Pour Marc Augé, ce type de rapport instrumental à l'espace ne participe pas à la construction de la mémoire collective rattachant les individus à certains lieux qui font sens pour eux, tels les places, les cimetières, les quartiers d'histoire... Les non-lieux obéissent à des règles qu'ils définissent eux-mêmes et qui placent l'utilisateur dans un rapport contractualisé. Il y marche seul, pressé d'arriver et n'a d'autre choix que d'avancer, sans se retourner. La marche y est avant tout fonctionnelle. Il s'agit d'arriver à un lieu précis pour y faire quelque chose de précis. Elle peut s'y révéler éprouvante et lassante. Les non-lieux ne favorisent pas l'immobilité ou la marche lente, le nez en l'air. Elle y est parfois impossible – s'arrêter ou marcher lentement ou à contresens du flux aux heures de pointe dans les métros et les gares urbaines relève de l'exploit. Elle y est parfois interdite – dans un shopping-center comme à City 2 à Bruxelles, les agents de la sécurité font la chasse aux regroupements de jeunes. L'utilisateur doit y être mobile, il doit consommer sans s'attarder. Il doit circuler.

Le concept de non-lieu ne résiste pas toujours aux études ethnographiques qui montrent que leurs usagers développent des pratiques de contournement des règles fixées dans les non-lieux, qu'ils leur désobéissent en s'immobilisant plutôt que de s'intégrer aux flux des passants incessants, en s'attachant à ces non-lieux parfois à l'insu de ceux-ci et en y tissant des liens interpersonnels (quel meilleur endroit qu'une gare pour y fixer des rendez-vous amoureux?). Il n'en reste pas moins vrai que les non-lieux ne favorisent guère une appropriation par la marche qui soit douce, ralentie, ouverte à tous et épanouissante.

LA FIGURE DU MARCHEUR INCESSANT

Djemila Zeneidi-Henry et Sébastien Fleuret ont raison de noter que l'image du vagabond, dépeint par Bronislaw Geremek et Robert Castel comme un individu hypermobile et désinscrit de tout territoire, ne peut suffire à décrire

le sans-abri des villes contemporaines. Au contraire, sa mobilité est relativement circonscrite à des territoires limités. Mais elle est incessante⁶. Le sans domicile fixe ne peut ne pas marcher. Quand il cherche à se fixer, s'arrêter, pauser, à s'asseoir, il trouve de moins en moins facilement un lieu dans l'espace public qui soit prêt à l'accueillir, en dehors des institutions *ad hoc* (et encore elles ne les accueillent que le soir et la nuit). S'arrêter pour se créer malgré tout un espace à lui, une parcelle d'intimité – un coin, un parc, un banc, une cabine téléphonique – est de plus en plus souvent entravé par une ville peu hospitalière à son égard. Les bancs du métro et de la ville, quand ils ne sont pas tout simplement enlevés et remplacés par des sièges individuels, sont trop glissants pour pouvoir s'y coucher. Des pointes en fer sont placées sur les rebords de certains immeubles pour empêcher la pause. Des arrêtés communaux, au-delà de toute légalité, interdisent aux sans-abri de se reposer sur les bancs de centre-ville et les nouvelles formes urbaines qui, selon D. Terrolle, favorisent les lignes droites au détriment des coins qui « risquent » de constituer des abris trop accueillants. Face à tous ces dispositifs, le sans-abri n'a alors d'autre choix que de marcher, de marcher encore à la recherche d'un abri provisoire et de ruser avec les règles urbaines pour y parvenir.

6

(Zeneidi-Henry; Fleuret, 2007.) Cette analyse, basée sur une enquête empirique dans des petites villes, ne prend pas en compte la présence de réfugiés clandestins, présents en nombre dans les SDF des grandes villes, comme Bruxelles, ni l'effet d'attractivité puissant qu'elles ont sur eux.

Ces pratiques de la marche sont donc l'objet d'un travail de classement social les qualifiant et, surtout, les disqualifiant. Peu évoquées dans les discours marquant le retour en grâce de la marche, elles contribuent pourtant à faire et refaire la ville, parfois à l'encontre du modèle urbain promu. Sont-elles pour autant entrées en résistance?

SOUS FORME DE CONCLUSION: LA MARCHÉ URBAINE COMME PRATIQUE DE RÉSISTANCE?

Dans son ouvrage *Accélération*, Hartmut Rosa estime la modernité en danger face à l'accélération du temps⁷. Les innovations technologiques, qui auraient dû libérer du temps à soi, en rentrant en consonance avec des transformations sociales fortes (dans les champs du travail, de la famille, des styles de vie), ont en fait concouru à augmenter les rythmes de vie, à nous déposséder de notre propre temps et à nous le rendre rare. Cette situation est d'autant plus difficile à vivre qu'elle se double d'une inquiétude, voire d'un désarroi face à un avenir incertain. L'accélération du temps nous saisit tous et, si Rosa entrevoit des îlots de décélération, ils sont, selon lui, plus des inerties à l'accélération que des résistances. Il évoque à cet égard les limites naturelles de la vitesse, le ralentissement non intentionnel des activités lié

7

Lire aussi (Gardella, 2011).

à des situations d'exclusion sociale qui rendent les individus «inutiles au monde» selon l'expression de Robert Castel, à des embouteillages, à la dépression nerveuse qui ralentit les activités sociales de l'individu ou à des moments de respiration qui servent à mieux accélérer ensuite (le temps des vacances, les séminaires de méditation) (Rosa, 2010: 105-116). Seules celles qu'il appelle les oppositions idéologiques, comme le mouvement *Slow Food*, sont intentionnelles, mais incapables de changer l'action publique.

Peut-on restituer la marche, du moins certaines de ses formes, dans cette perspective? Pourrait-on la considérer à certaines conditions comme une inertie intentionnelle ou, mieux, comme une pratique de résistance à l'accélération du temps? Tout l'article s'est attelé à se défier d'une vision trop romantique de la pratique de la marche. Celle-ci peut être éprouvante, strictement fonctionnelle, se faire pressante justement parce que l'on court derrière le temps. Elle peut aussi être une caractéristique, parmi d'autres, de stigmates liés à certaines figures du social comme le SDF ou le jeune en bande et être le signe de leur exclusion sociale. Quand elle est valorisée dans les discours urbains contemporains comme forme douce et active de la mobilité urbaine, elle ressemble parfois davantage à un argument de marketing urbain qu'à une pratique de résistance. Pourtant, si on s'éloigne de la vision pessimiste d'Hartmut Rosa, on peut saisir la marche sous un angle plus politique et traquer en elle des formes de contestation. Les Indignés de plusieurs pays marchent sur Bruxelles, porteurs d'un calicot évocateur « On va lentement parce qu'on va loin », et s'approprient ses espaces publics pendant une semaine; les travailleurs sidérurgistes de Florange marchent jusqu'à Paris; *Occupy Wall Street* campe dans les rues du quartier des affaires à New York. Ces formes de manifestation ne revivifient-elles pas le lien, qui fut auparavant plus étroit, entre l'espace public matériel (la place, la rue) et l'espace public politique? Ces contestations ne le réinventent-elles pas à leur manière? Plus loin, à côté du politique, les pratiques illégitimes de la marche telles qu'évoquées ci-dessus ne peuvent-elles être considérées comme des tactiques des *petits* pour quand même exister, ne serait-ce qu'à petits pas, de façon « rusée et têtue » (de Certeau, 1990: 146) en détournant la ville, même de manière éphémère et non intentionnelle, de ses usages dominants et en construisant, selon les termes de de Certeau, une ville « métaphorique » (*idem*: 142) sur les lieux mêmes de la ville dominante? L'ensemble de ces pratiques peut-il prétendre agir sur l'action publique? La réponse n'est pas *a priori* très positive, mais il faut tenter d'aller voir malgré tout et d'observer la marche et la ville au ras des expériences sociales et politiques.

Christine Schaut est docteure en sociologie, chargée de cours à la Faculté d'architecture La Cambre-Horta de l'ULB et professeure aux Facultés universitaires Saint-Louis. Elle y enseigne des cours de méthodologie, l'anthropologie de l'espace et la sociologie des politiques de la ville. Ses terrains de recherche portent sur l'analyse de la mise en œuvre des nouveaux référentiels de l'action publique, tels que la participation, la mixité, la

transversalité, la territorialisation, sur l'étude des conditions de réception de ces politiques par leurs « bénéficiaires » et de leurs effets de recomposition sur les espaces publics urbains. Elle étudie également les conditions du vivre ensemble dans les quartiers populaires urbains et s'intéresse aux « nouvelles » tactiques urbaines qui composent, à côté de l'ordre urbain dominant, une ville « métaphorique » (M. de Certeau). Ses recherches adoptent la démarche ethnographique.

BIBLIOGRAPHIE

- AUGÉ, M. 1992. *Non-Lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil.
- BAUMAN, Z. 1999. *Le coût humain de la mondialisation*, Paris, Hachette.
- BOLTANSKI, L.; CHIAPPELLO, E. 1999. *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard.
- Entretien avec Luc Boltanski et Ève Chiapello, 2002. « Inégaux face à la mobilité », *Ceras-revue Projet*, n° 271. URL: <http://www.ceras-projet.com/index.php?id=1777>.
- BOURDIN, A. 2005. « La "classe créative" existe-t-elle? », *Urbanisme*, n° 344, http://www.urbanisme.fr/issue/rapport.php?code=344&code_menu=FOCUS#
- CASTELLS, M. 1998. *La société en Réseaux. L'ère de l'information*, Paris, Fayard.
- DE CERTEAU, M. 1990. *L'invention du quotidien*, Tome 1, Paris, Gallimard.
- ECKERT, D.; GROSSETTI, M.; MARTIN-BRELOT, H. 2012. « La classe créative au secours des villes? », *La Vie des idées*, 28 février 2012. ISSN: 2105-3030. URL: <http://www.laviedesidees.fr/La-classe-creative-au-secours-des.html>.
- ENAU, C.; LANNOY, P.; LORD, S. 2011. « Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités des déplacements ordinaires », *Articulo-Journal of Urban Research*, n°7, *Online since 19 September 2011, connection on 07 August 2012*. URL: <http://articulo.revues.org/1765>.
- FLORIDA, R. 2002. *The Rise of the Creative Class*, New York, Basic Books.
- GARDELLA, E. 2011. « Vers une pétrification du politique? », *La Vie des idées*, 18 février 2011. URL: <http://www.laviedesidees.fr/Vers-une-petrification-du.html>.
- GOFFMAN, E. 1973. *La mise en scène de la vie quotidienne. T 2. Les relations en public*, Paris, Les éditions de Minuit.
- HANNERTZ, U. 1983. *Explorer la ville*. Paris, Les éditions de Minuit.
- KAUFMANN, V. 1999. *Mobilité et vie quotidienne: synthèse et questions de recherche*, Centre de Prospective et de Veille Scientifique, Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, 2001 Plus, Synthèses et Recherches, n° 48, juin 1999; cité par S. De Coninck, 2005. « La mobilité quotidienne: analyse des comportements des ménages », dans *Le protocole de Kyoto: aménagement du territoire, mobilité et urbanisme*, Études et Documents, CPDT 6, Namur, p. 16-50 <http://orbi.ulg.ac.be/bitstream/2268/34913/1/Protocole%20Kyoto-Et&Doc2005.pdf>.
- LAVADINHO, S.; WINKIN, Y. 2006. « Quand les piétons saisissent la ville », *Airs de Paris*, Centre Pompidou, <http://www.airseparis.centrepompidou.fr/viewtopic.php?t=131>.
- QUELLET, M. 2006 « Le smart growth et le nouvel urbanisme: synthèse de la littérature récente et regard sur la situation canadienne », *Cahiers de géographie du Québec*, Vol. 50, n° 140, p. 175-193. <http://id.erudit.org/iderudit/014083ar>.
- ROSA, H. 2010. *Accélération. Une critique sociale du temps*, Paris, La Découverte.
- SCANDELLA, F. 2009. « Travail invisible dans un secteur de relégation: la double condition des nettoyeurs de bureaux », *Les Mondes du travail*, n° 7, p. 75-86.
- SCHAUT, C. 2010. « Les disputes locales et leur traitement politique: vers l'invisibilisation des corps », dans G. Lebeer; J. Moriau (sous la dir. de), *(Se) gouverner. Entre souci de soi et action publique*, Bruxelles, Berne, Frankfurt, New York, Oxford, Wien, Peter Lang, p. 67-80.
- TERROLLE, D. 2004. « La ville dissuasive: l'envers de la solidarité avec les SDF », *Espaces et sociétés*, n° 116-117, p. 143-157.
- THOMAS, R. (sous la dir. de) 2010. *L'aseptisation des ambiances piétonnes, au 21^e siècle*, Rapport de recherche n° 78, Programme de Recherche interdisciplinaire « Ville et Environnement » (CNRS – MEEDDM), http://doc.cresson.grenoble.archi.fr/opac/doc_num.php?explnum_id=359.
- TISSOT, S. 2011. *De bons voisins. Enquête dans un quartier de la bourgeoisie progressiste*, Paris, Raisons d'Agir.
- VAN CRIEKINGEN, M.; DECROLY, J.M. 2009. « Le Plan de Développement International de Bruxelles (PDI). Promesses de développements immobiliers et d'inégalités croissantes? », *Brussels Studies*, n° 25, www.brusselsstudies.be.
- ZENEIDI-HENRY, D.; FLEURET, S. 2007. « Fixes sans domicile, réflexion autour de la mobilité des SDF », *L'Espace géographique*, Tome 36, p. 1-14.

**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.

THE **ART** OF PRINTING

INNOVATIVE
HUV
PRINTING

The HUV printing system is the only UV printing method without any noxious O₃ fumes.

Printing on all coated, uncoated and rough paper stocks with flawless results.

Instant drying of the paper even with the most porous materials.

Temperature control during the printing process results in dimensional stability of the printed sheets.

New powderless printing methods result in clean, soft sheets with the papers used.

CLARA Architecture/Recherche,
revue du Centre des Laboratoires
associés pour la Recherche en
architecture (C.L.A.R.A.) de la Faculté
d'architecture La Cambre-Horta de
l'Université libre de Bruxelles.

CLARA
www.clara-recherche.be
Faculté d'architecture
La Cambre-Horta / ULB
Place Flagey 19
B-1050 Bruxelles
Belgique
clara@ulb.ac.be
+32 2 639 24 38

COÉDITEUR
Éditions Mardaga
Rue du Collège 27
B-1050 Bruxelles
Belgique
info@editions-mardaga.com
www.editions-mardaga.com
+32 2 894 09 40

COMITÉ ÉDITORIAL
Jean-Didier Bergilez, Maurizio Cohen,
Jean-Louis Genard, Clotilde Guislain
(Mardaga), Géry Leloutre, Judith le Maire,
Typhaine Moogin, Christine Roels.

DIRECTRICE DE PUBLICATION
ET ÉDITEUR RESPONSABLE
Judith le Maire

DIRECTION DE LA THÉMATIQUE
DU NUMÉRO
Judith le Maire, Christophe Loir.

CONTRIBUTIONS
Dana Arnold, Audrey Bertrand,
Marc Crunelle, Anne Desprechins,
Antoine Devaux, Michel Hubert,
Bernard Lensel, Judith le Maire,
Nicolas Lemas, Christophe Loir,
Irene Lund, Dominique Rouillard,
Christine Schaut, Laurent Tholbecq,
Thibaut Paggen, Georges Pirson.

COMITÉ SCIENTIFIQUE
Joseph Abram (ENSA Nancy / LHAC),
Pascal Amphoux (ENSA Nantes, ENSA
Grenoble / Cresson), Victor Brunfaut
(Faculté d'architecture-ULB /
Développement), Jean-Louis Cohen
(Institute of Fine Arts New York
University), Marc Crunelle (Faculté
d'architecture ULB), Élodie Degavre

(Faculté d'architecture ULB),
Denis Derycke (Faculté d'architecture-
ULB / CLARA.AIICe)
Isabelle Doucet (Manchester School
of Architecture, University of
Manchester), Bernard Kormoss
(Faculté d'architecture ULg),
Christophe Loir (Faculté de philo-
sophie et lettres ULB), Irene Lund
(Faculté d'architecture ULB / Archives),
Valérie Mahaut (École d'architecture,
Université de Montréal), Luca Pattaroni
(EPFL / Lasur), Chris Younes (ENSA
Paris la Villette / GERPHAU)

CONCEPTION GRAPHIQUE
Boy Vereecken et assistants:
Anouk Rebaud et Antoine Begon.

DIFFUSION
Belgique et Luxembourg: Adybooks
+32 4 223 18 28
ou +32 475 32 94 16
andre.delruelle@adybooks.be
France: Sofedis, +33 1 53 10 25 25
info@sofedis.fr
Autres pays: Gallimard Export
+33 1 49 54 14 53
international@gallimard.fr

IMPRESSION
Cassochrome
Oude Kassei 28-30
B-8791 Waregem
(Beveren-Leie)
Belgique
Tel +32 (0)56 73 83 93
Fax +32 (0)56 73 83 83
info@csc.be

MENTIONS
ISBN: 978-2-8047-0154-3
Dépôt légal: D.2013-0024-3
Code Sodis: S515789
© 2013, Mardaga
Tous droits réservés
Le copyright des images utilisées dans
le sommaire se trouve dans chacun des
articles concernés.
Les éditeurs se sont efforcés de régler
les droits relatifs aux illustrations
conformément aux prescriptions
légales. Les ayants droit que, malgré
nos recherches, nous n'aurions
pu retrouver sont priés de se faire
connaître aux éditeurs. Les textes
publiés dans *CLARA Architecture/
Recherche* n'engagent que la
responsabilité de leurs auteurs.

Ce premier numéro de la revue
a reçu le soutien de:
La Faculté d'architecture
La Cambre-Horta de l'ULB
La Cellule Architecture
de la Fédération Wallonie-Bruxelles
Wallonie-Bruxelles International

Et pour le colloque Marche
et Espace urbain, celui du:
FNRS
Secrétaire d'État à la Région de
Bruxelles-Capitale, chargé de la
Mobilité, de la Fonction publique,
de l'Égalité des Chances et de la
Simplification administrative
Pro Recteur et du Président du Conseil
d'administration de l'ULB
et de:
la Faculté de philosophie et lettres
In Advance

Les auteurs et éditeurs
les en remercient.



ULB Faculté
d'Architecture
La Cambre Horta

ULB Faculté
de Philosophie
et Lettres



éditions
MARDAGA





9 782804 701543

515789