



MARCHER EN VILLE

D'un point de vue théorique, la marche apparaît comme un champ de recherche émergent dans les domaines les plus différents : les sciences techniques, physiques ou naturelles qui, de la chronophotographie de la fin du XIX^e siècle à l'éclatement de l'industrie de la chaussure au XX^e siècle, des observations médicales et biomécaniques les plus anciennes aux travaux les plus récents sur les mouvements du corps, la fatigue ou plus généralement la santé, convoquent des disciplines aussi différentes que l'ergonomie, la chronobiologie ou l'écologie de la perception ; les sciences sociales qui, de la description de figures urbaines comme le flâneur, le passant, l'étranger ou le joggeur, à l'analyse de grands rituels collectifs de pèlerinage, de protestation, de nomadisme ou de loisirs, débouchent aujourd'hui sur des techniques d'enquête utilisant le déplacement pédestre comme catalyseur de parole¹ ; la littérature, les arts du paysage et l'art contemporain, qui tous remettent au goût du jour des pratiques anciennes ou nouvelles sur les rapports entre la marche et la pensée, la dérive urbaine des surréalistes et des situationnistes, la perception en mouvement ou le rapport esthétique au monde².

D'un point de vue plus pragmatique, on peut se demander si la marche ne constitue pas un opérateur potentiel de nouvelles formes de renouvellement urbain. Peut-elle être un opérateur des transferts ville-nature dans les territoires sub-urbains de demain – non seulement et très naturellement en tant que mode de déplacement (opérateur physique), mais aussi et indissociablement en tant que mode d'interaction (opérateur social) et rapport au monde (opérateur sensible) ? N'est-elle pas porteuse, comme acte universel et fondamentalement humain, d'une « ambularité » qui, en articulant de façon spécifique ce qui constitue respectivement le caractère urbain et naturel de la ville-territoire (son urbanité et sa naturalité), offre à l'habitant un potentiel de déambulation, de promenades ou de parcours dont la valeur quantitative et qualitative caractérise ce territoire ? La marche, vécue sur le mode fonctionnel, ordinaire et hédonique à la fois, peut-elle être l'opérateur d'un nouveau rapport heureux à la ville ?

C'est pour explorer ces questions que nous distinguerons trois formes de mobilité, repérées dans un autre contexte d'analyse, mais que la marche, comme d'autres modes de déplacement, croise et enchevêtre allégrement : la motricité, la mouvance et l'émotion³.

Motricité – ou la naturalité de la marche

Le mot « Motricité » connote la dimension spatiale, technique et fonctionnelle de la mobilité. Issu de la pensée machiniste du XIX^e siècle, il désigne « l'ensemble des fonctions qui génèrent les mouvements d'un organisme vivant » – naturel ou artificiel. Ainsi parle-t-on de la motricité du corps comme de celle de la machine, et réciproquement – ce qui explique peut-être que l'un et l'autre constituent deux des registres métaphoriques les plus puissants de la ville. Rien d'étonnant donc à ce que la motricité constitue la dimension très largement privilégiée par l'urbanisme des transports, discipline de tradition fonctionnaliste qui tend justement à ramener la notion de mobilité à des problèmes de gestion technique des déplacements, de la circulation ou de la fluidité du trafic. Beaucoup plus étonnant en revanche le fait que, de cette première façon de concevoir la mobilité, ait été évacuée pendant si longtemps la marche à pied, comme si celle-ci avait perdu toute dimension fonctionnelle et ne contribuait pas au système des transports au même titre que les autres modes de déplacement.

D'un point de vue épistémologique, une telle réduction sous-entend une référence première à l'espace : c'est l'espace qui est le support des déplacements, lesquels viennent en quelque sorte en perturber la stabilité ou en menacer la permanence. Dans cette perspective, le mouvement devient un symbole de l'entropie et du désordre et s'inscrit dans une tradition philosophique pour laquelle la mobilité, qu'elle soit

1. Cf. en particulier les méthodes des itinéraires (J.-Y. Petiteau), des parcours commentés (J.-P. Thibaud) ou rétro-commentés (P. Amphoux), des visites guidées (N. Tixier) dont on trouvera des formalisations rigoureuses dans deux ouvrages récents (Grosjean, Thibaud, 2001), (Jolé, 2003).

2. Nombre d'ouvrages récents témoignent de l'émergence de ce thème. Cf. par exemple les essais récents, en forme de plaidoyers, de Rebecca Solnit ou David Lebreton (Solnit, 2002 ; Lebreton, 2003) ou encore l'étude de Thierry Davila sur la figure de l'homme qui marche dans l'art contemporain et notamment dans le travail de Gabriel Orozco, Francis Alÿs et le groupe Stalker (Davila, 2002).

3. Nous reprenons ici une distinction que nous avons élaborée dans le cadre d'une analyse critique de projets urbains (Amphoux, 1999).



P. Amphoux

Les Bas-ports à Lyon : 7 km de promenade refaçonnés chaque année par les crues du Rhône. Marché de définition : Alain Marguerit, Pascal Amphoux, Laurent Fachard pour la ville de Lyon, février 2003.

d'ordre physique, psychologique, sociologique ou politique, est synonyme de chute, de dégradation, d'agitation, d'encombrement ou d'usure⁴. Dans le domaine des transports, le moteur est bruyant, la voiture polluante et l'infrastructure consommatrice d'espaces. D'où une première représentation de la mobilité, diabolique et stigmatisante, qui conduit d'ailleurs volontiers à des attitudes rétrogrades ou conservatrices : il faut supprimer la voiture, revenir à la ville et à la sociabilité d'antan. La mobilité, en ce premier sens, devient implicitement quelque chose contre lequel on doit lutter.

Et la « marche-fonction » à ce niveau est appelée à retrouver son heure de gloire, comme en témoignent diverses évolutions : l'évacuation de la voiture dans la plupart des politiques urbaines européennes (Paris en est un exemple d'actualité), la montée lente d'un discours critique sur les insuffisances et les effets pervers de la rue piétonne, le développement encouragé des pratiques de l'intermodalité, sont les signes par défaut d'un potentiel de remise en valeur de la fonction naturelle de la marche : aller d'un point à un autre (emprunter un itinéraire), relier, transiter, circuler, repérer, accéder... Plus directement, les projets de mise en réseau de cheminements humains ou écologiques en milieu urbain et le développement de plus en plus fréquent de grands projets de traversées piétonnes à l'échelle de la ville, de l'agglomération, voire du territoire, en sont les signes d'un véritable renouveau. Le *Radweg* dans la Ruhr (chemin vélo et promenade) est sans doute à ce jour le projet le plus emblématique puisqu'il met en réseau une population de cinq à six millions d'habitants dans un territoire de 200 km sur 80.

Il existe donc une « naturalité de la marche » que nous font aujourd'hui redécouvrir l'encombrement automobile, la piétonisation exclusive ou les pratiques nouvelles de l'intermodalité. C'est donc « l'urbain » (son évolution récente) qui, fonctionnellement, naturalise la marche – non pas seulement en ce qu'il lui confère un environnement naturel (auquel il s'agit d'ailleurs de trouver des formes contemporaines autres que celles du parc, du square ou du jardin), mais en ce qu'il la fait oublier, c'est-à-dire précisément en ce qu'il la renatura-

lise, et lui redonne son caractère de pratique motrice ordinaire, normale et simplement fonctionnelle.

Mouvance – ou l'urbanité de la nature

Le mot « Mouvance » connote la dimension sociale, vécue et implicite de la mobilité. Exprimant originellement la dépendance d'un fief par rapport à un autre puis, par extension, le fait d'être dans une zone d'influence, il signifie aujourd'hui, dans son sens le plus général, le caractère de ce qui est instable ou changeant. De façon plus précise, on pourrait le définir ici comme « l'ensemble des relations internes qui assurent une certaine cohésion entre des mouvements isolés ». Qu'il s'agisse d'une foule, d'un courant de pensée ou d'une dépense énergétique, la mouvance, ainsi définie, apparaît comme un méta-mouvement (le mouvement d'un ensemble de mouvements).

D'un point de vue épistémologique, le référent qui fonde ce second registre de la mobilité n'est plus l'espace, mais l'action sociale, ou le geste que sous-entend toute pratique sociale⁵. Celle-ci peut bien être située et circonscrite, c'est dans et par le geste socialisé qu'une distinction entre l'espace et le temps de la mobilité devient possible. Dans cette perspective, le mouvement devient un symbole de la différence (exactement de ce qui est en train de différer) et s'inscrit dans une tradition philosophique, pour laquelle la mobilité est synonyme de création, d'émergence, de nouveauté ou de génération⁶. D'où une seconde représentation de la mobilité, stratégique et mobilisante, qui conduit à des attitudes plus contextualistes : il faut articuler des échelles de déplacement,

4. C'est la perte d'équilibre dans un système physique, le comportement trouble et pathologique en psychologie, les « mouvements sociaux », la grève, l'émeute ou la révolte en politique.

5. L'homme ordinaire, acteur social ou promeneur solitaire, est pris dans une « mouvance », qui le relie au monde et qu'il contribue en retour à mobiliser.

6. La mobilité dès lors, ne présuppose ni l'introduction de l'ordre dans un monde *a priori* chaotique que sous-entendait la notion de motricité, ni l'introduction du désordre dans un monde *a priori* ordonné que sous-

conjuguer les lenteurs et les vitesses, etc. La mobilité, en ce deuxième sens, est quelque chose avec lequel on doit jouer.

Et la marche, en tant que pratique sociale (et non individualiste) peut naturellement jouer à ce niveau un rôle majeur : non plus tracer un itinéraire mais partager un cheminement, rencontrer, civiliser, publiciser..., conférer de l'urbanité non seulement dans les espaces densément construits mais surtout dans les espaces diffus de ce que certains ont récemment appelé « la ville-nature »⁷. La marche, dans la diversité des pratiques sociales qu'elle fait émerger (jogging, randonnée, chien, écologie, vélo, téléphone...), est peut-être l'instrument de réintroduction de formes d'urbanité nouvelles dans la ville-nature.

Il existe donc une « urbanité de la nature » que nous font aujourd'hui redécouvrir les nouvelles pratiques sportives, collectives ou corporelles. Et c'est cette fois le « marcheur » qui, socialement, urbanise la nature (même s'il va marcher seul, il marche tout seul ensemble) – non seulement parce qu'il donne à cette nature une forme urbaine ou paysagère propre mais parce qu'il la pratique, la sillonne, la façonne, se l'approprie, la socialise ou la contrôle implicitement, en y introduisant peu à peu des règles de convenance qui lui sont propres⁸.

Émotion - ou l'ambularité de l'urbain

Le mot « émotion » connote enfin la dimension temporelle, sensible et esthétique de la mobilité. Étymologiquement emprunté au latin *motio* (le mouvement, le trouble, le frisson), l'émotion désigne « l'ensemble des effets sensibles qui engagent notre affection ou notre inconscient » ou qui, pourrait-on dire à l'ancienne, génèrent les « mouvements de l'âme ». La ville n'existe, disent les phénoménologues, que si elle est rêvée, représentée, imaginée. Ce n'est pas moi qui rêve la ville, c'est la ville qui rêve en moi, disait Pierre Sansot (Sansot, 1971). La mobilité, en un troisième sens, doit être rattachée à cette dimension fondatrice.

D'un point de vue épistémologique, un tel rattachement sous-entend une référence première au temps : c'est dans et par le temps que se produit l'émotion. Et c'est cette fois le mouvement qui fonde l'espace (à l'inverse de ce que nous disions de la motricité). C'est lui qui le donne à voir et à percevoir, ce que confirment aujourd'hui les courants de l'écologie de la perception. Dans cette perspective, le mouvement n'est plus le symbole de l'entropie et du désordre, ni celui de la différence, il devient un symbole de l'évolution et de l'ordre du monde et s'inscrit dans une tradition philosophique, inverse de la première, pour laquelle la mobilité est synonyme d'équilibre, de dynamisme ou de création⁹. D'où une troisième représentation de la mobilité, euphorique et valorisante, à laquelle se rattachent les idéologies modernistes ou progressistes : il faut valoriser le déplacement, la vitesse, l'éphémère, l'esthétique du mouvement, ils sont l'expression des modes de vie du futur, etc. On ne lutte plus contre la mobilité urbaine, on ne joue plus seulement avec, on l'exalte et parfois même on l'exhibe.

Et la marche, comme plaisir physique ou jouissance paysagère, peut finalement constituer un moyen d'exaltation de l'esthétique du mouvement : non plus tracer un itinéraire ou

partager un cheminement, mais jouir d'un moment de déambulation, flâner, ralentir, penser, percevoir... La ville-nature, dans ce contexte, devient le lieu symbolique d'investissement



P. Amphoux



Le Radweg à Obberhausen. En haut, passages piéton et routier distincts ; en bas, vélos et pique-nique le long du Radweg.

entendra plus loin la notion d'émotion : elle dit le passage entre l'ordre et le désordre. Ce qui à un niveau d'organisation constitue une perturbation pour le fonctionnement du système peut avoir, à un autre niveau d'organisation, des effets structurants et générateurs d'ordre. Le mouvement du même coup n'est plus ni le déplacement physique dans l'espace, ni l'effet sensible dans le temps, mais le geste créateur de nouveauté ou la modalité de production d'ordre par le désordre (ces réflexions renvoient à tout le courant des années 1980 sur la problématique de l'auto-organisation, cf. par exemple Dupuy, Dumouchel, 1983).

7. Ces réflexions ont été initiées lors d'une contribution au colloque *La ville-nature contemporaine : quelle réalité, quel projet ?* organisée en février 2004 par l'Institut d'Urbanisme de Grenoble.

8. Exemple de projet. C'est à révéler et enrichir une telle urbanité de la nature que nous avons travaillé dans l'élaboration de chartes paysagères de quartier en articulant des techniques de récit du lieu à une mission d'avant-projet pour un itinéraire de traversée piétonne et à un ensemble de missions-conseils concernant le traitement des espaces publics auprès des maîtres d'œuvre ou maîtres d'ouvrage opérant sur ledit quartier (Amphoux et al., 2003).

9. Exemples : l'équilibre en physique est dynamique, l'esprit souple est créatif, la ville animée est vivante. On comprend qu'à l'inverse de ce que nous disions pour la motricité, c'est ici la fixité qui devient pulsion mortifère, psittacisme mental ou signe socio-politique de stagnation.

d'une écologie qui n'est pas seulement environnementale ou sociale mais surtout morale et perceptive (Guattari, 1989). Elle est potentiellement le siège expérimental d'une véritable écologie de la perception – ce que préfigurent peut-être l'émergence de phénomènes nouveaux comme les sports de glisse, la scénographie de l'espace public ou les courants branchés de l'esthétique du mouvement.

Autrement dit, il existe bientôt une « ambularité » de l'urbain, que nous font aujourd'hui découvrir ces nouvelles pratiques ou idéologies. Et c'est finalement « la nature » (je veux dire la nature de la « ville-nature ») qui, (im)perceptiblement, « fait marcher » l'urbain – non seulement en ce qu'elle met en scène toutes les grandes figures du Marcheur dans le territoire (le Flâneur, le Passant, le Randonneur, le Visiteur, le Pro-

meneur...), mais surtout, en ce que c'est elle qui, finalement, rend possible le fonctionnement des nouveaux territoires sub-urbains¹⁰.

Moralité. La marche est dans la nature de l'urbain.

Pascal Amphoux

10. Ainsi, pour donner un dernier exemple de projet associé à ces thèmes de recherche, de la protection acoustique autoroutière que nous avons étudiée pour restituer aux dessous du viaduc de Chillon la possibilité d'un usage piéton à la fois sauvage, panoramique et silencieux entre plusieurs communes et zones villas (P. Amphoux, F. Broggin, mandat parallèle, marché de définition, État de Vaud, Direction des routes, Lausanne, fév. 2002).

RÉFÉRENCES

Amphoux P., (1999), « Motricité, mouvance, émotion – Vers une conception morphogénétique de la mobilité urbaine », *Les nouveaux paysages de l'habitat, déplacement et proximité*, Europen 5, catalogue des résultats européens, Paris, pp. 42-52

Amphoux P. et al., (2003), *Le contrat urbain, Une charte paysagère pour le Coteau de Cour à Lausanne*, Rapport de recherche + Cdrom, Lausanne, École Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL, ENAC), Laboratoire Dynamiques Territoriales (LaDyT).

Davila T., (2002), *Marcher, Créer. Déplacements, flâneries, dérives dans l'art de la fin du XX^e siècle*, Éditions du regard.

Dupuy J.-P., Dumouchel P. (éds), (1983), *L'auto-organisation, du physique au politique*, Paris, Seuil.

Grosjean M., Thibaud J.-P. (éds), (2001), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille, Éditions Parenthèses.

Guattari F., (1989), *Les trois écologies*, Paris, Galilée.

Jolé M. (éd.), (2003), *Espaces publics et cultures urbaines*, Paris, CERTU Institut d'Urbanisme de Paris.

Lebreton D., (2003), *Éloge de la marche*, Paris, Métailié.

Marguerit A., Amphoux P., Fachard L., (2004), « Ein grosses Bett für die Rhone », « Un grand lit pour le Rhône », *Topografie, Topographie*, Anthos, Zeitschrift für Landschaftsarchitektur, Fédération Suisse des Architectes Paysagistes, La Chaux-de-Fonds, n° 1, pp. 46-49.

Sansot P., (1971), *Poétique de la ville*, Paris, Klincksieck.

Sieverts T., (2004), *Entre-ville*, Marseille, Parenthèses.

Solnit R., (2002), *L'art de marcher*, Arles, Actes sud.

Pascal Amphoux, sociologue, est professeur à l'École d'architecture de Nantes et chercheur au CRESSON, Grenoble.

< pascal.amphoux@freesurf.ch >