

LES TERRITOIRES DU MOI: AMENAGEMENTS MATERIELS ET SYMBOLIQUES DE LA MARCHE URBAINE.

SONIA LAVADINHO, COLLABORATRICE SCIENTIFIQUE, OBSERVATOIRE UNIVERSITAIRE DE LA MOBILITE (GENEVE)
YVES WINKIN, PROFESSEUR, ECOLE NORMALE SUPERIEURE LETTRES ET SCIENCES HUMAINES (LYON)

ABSTRACT

Les auteurs cherchent à dégager les moyens par lesquels le marcheur urbain peut se sentir l'égal des autres véhicules qui partagent l'espace public avec lui. Leur idée est que la dimension symbolique des aménagements, qu'ils soient publics ou personnels, est cruciale dans cette montée en puissance de la marche urbaine (ce qu'ils appellent *pedestrian empowerment*). Dans cette perspective, ils évoquent divers accessoires personnels susceptibles de renforcer les "territoires du moi" du marcheur, et montrent comment les récents aménagements publics piétonniers, qu'ils soient à long terme (telles les "zones de rencontre") ou temporaires (telles des opérations événementielles comme "Paris Plage") engagent une nouvelle philosophie politique de la vie urbaine, où la marche reprend peu à peu son droit de cité.

Mots-clés: aménagement, marche, accessoire, comportement piéton, *pedestrian empowerment*

1 INTRODUCTION : QU'EST CE QUI DONNE ENVIE DE MARCHER?

Partons d'une question éminemment simple : qu'est qui donne envie de marcher, que ce soit pour se rendre à son travail, pour faire des courses ou pour aller au cinéma, alors qu'il pleut, que le bus passe à proximité ou que la voiture est garée juste en bas de la porte ?

Qu'est-ce qui peut amener l'*homo urbanus* à préférer la marche à d'autres modes de transport ? C'est à partir de cette question très classique que nous allons chercher à dégager quelques unes des incitations à la marche urbaine. Nous examinerons ainsi un certain nombre d'aménagements matériels et symboliques susceptibles de donner à la marche en ville le statut d'un mode de transport à part entière. Nous partons de l'idée que les aménagements relatifs à la marche urbaine, qu'ils émanent des pouvoirs publics ou ressortissent à la sphère personnelle, comportent toujours une composante physique et une composante idéelle. Mais pour simplifier la présentation, nous allons parler d'aménagements matériels lorsque la dimension physique semble a priori plus importante, et d'aménagements symboliques lorsque la résonance symbolique semble primer sur la composante physique.

2 AMENAGEMENTS MATERIELS : CONTRIBUER AU « PEDESTRIAN EMPOWERMENT »

Par aménagements matériels, nous entendons l'ensemble des infrastructures et des accessoires nécessaires ou utiles au marcheur. Par infrastructures, nous entendons tout d'abord les dispositifs mis à disposition des marcheurs: trottoirs, passages-piétons, passerelles – nous y reviendrons plus loin. Notons seulement dès à présent que ces infrastructures peuvent être également d'ordre cognitif. Par exemple, le site Webwalk (Lavadinho et Abram, 2005), dont le concept est actuellement développé pour la ville de Genève, permettra aux marcheurs urbains de calculer en ligne leurs itinéraires porte-à-porte de manière personnalisée, selon leur propre profil et leurs propres critères. Ainsi cet outil cartographique renforcera, sur la base d'un support matériel, les compétences prévisionnelles du marcheur. La signalétique urbaine procède d'une même logique double, matérielle et cognitive. Qu'il s'agisse de poteaux indicateurs, de cartes murales ou de balisage, il s'agit dans un premier temps d'orienter le marcheur, mais dans le plus long terme ces repérages et encodages lui permettent de construire une carte mentale évoluant au gré de ses usages de la ville.

Les accessoires constituent le deuxième volet des aménagements matériels de la marche. On peut distinguer les accessoires facilitant la marche de ceux embarqués dans la marche, mais dont la fonctionnalité est liée à des activités connexes. Parmi les premiers, on peut compter la gamme toujours plus étendue des chaussures et autres

équipements dérivés du monde sportif, ainsi les multiples engins assimilés aux deux-roues (rollers, skates, trottinettes), qui se sont répandus dans les villes ces dernières années (avec un reflux pour les trottinettes tout aussi spectaculaire que leur arrivée). Mais on peut aussi envisager les vêtements, qui sont de mieux en mieux adaptés à la marche urbaine et à la gestion du froid, de la pluie et de la transpiration (songeons aux microfibrés).

Parmi les accessoires embarqués, on songe immédiatement au téléphone portable, au baladeur et à l'Ipod, mais il faut également prendre en considération les accessoires facilitant l'embarquement d'autres accessoires, tels les sacs à dos, les caddies, les valises à roulettes, les ceintures-bananes et les lunettes. Certains de ces objets se dotent depuis quelques années de fonctions nouvelles. Ainsi les lunettes ne sont plus seulement des verres assurant une meilleure visibilité ou un filtrage lumineux. On y installe aujourd'hui des écrans de lecture à cristaux liquides ou des écouteurs.

Il faudrait encore examiner une catégorie mixte, celle des *wearables* : des accessoires embarqués si petits ou si esthétiques qu'ils en deviennent quasiment des vêtements ou des parements très personnalisés. Il en va ainsi des montres Swatch de la collection « *Skin* » ou encore des baladeurs et des clés USB qui sont façonnés comme des bijoux. Depuis quelques années, des industriels du vêtement travaillent avec les industriels de la téléphonie mobile pour produire des vestes à portable intégré (dans les manches). Mais laissons le futur pour l'instant sur le côté pour ne nous occuper que du seul présent, déjà bien encombré...

Dans notre esprit, tous ces accessoires sont loin d'être de simples gadgets ou de simples faire-valoir d'une certaine classe d'âge ou classe sociale. Ils ont une fonction symbolique importante dans la redéfinition de la marche et du marcheur en ville. En effet, ces équipements sont autant de symboles de statut, d'identité, de liberté, de reconnaissance ; ils permettent au marcheur urbain de renforcer non seulement son autonomie fonctionnelle mais aussi de gagner peu à peu un « territoire du moi » (pour reprendre une expression de Goffman, 1973) aussi légitime que celui acquis par les usagers d'autres modes de transport, au premier rang desquels se situe l'automobiliste. Les accessoires contribuent ainsi à la « conquête du pouvoir » par le marcheur urbain – osons parler de *pedestrian empowerment*, faute d'une expression adéquate en langue française. Loin de constituer de simples supports de facilitation de la marche, les multiples accessoires contemporains contribuent véritablement à l'émergence du marcheur en tant qu'acteur urbain à part entière.

En réponse à notre question initiale, nous postulons donc qu'il faut « accessoiriser » le piéton, en manière telle qu'il se sente pleinement maître de son « unité véhiculaire » (autre expression de Goffman, 1973), aussi assuré que dans d'autres modes de transport. Le marcheur doit se doter en quelque sorte d'un « véhicule identitaire » qui soit aussi solide, psychologiquement parlant, que les autres véhicules auxquels il sera confronté dans le trafic urbain. Alors qu'il est toujours prêt à céder du terrain face aux autres véhicules, il faut l'inviter à reprendre dans la ville une place historiquement première. En suggérant un redéploiement des aménagements matériels et symboliques destinés au marcheur urbain, nous voulons le doter d'instruments qui lui permettent de « lutter à armes égales » avec les autres usagers de l'espace public. Mais au lieu de le protéger en l'isolant derrière quelque barrière ou en le reléguant dans quelque couloir, nous voulons renforcer son statut, lui offrir des opportunités, élargir le monde de ses possibles. Il n'y a pas de raison que le marcheur urbain soit en permanence sur le qui-vive. En s'appropriant les équipements personnels et collectifs mis à sa disposition, le marcheur urbain peut dès lors cesser de subir pour véritablement agir sa mobilité.

3 DE L'EMPOWERMENT INDIVIDUEL A L'EMPOWERMENT COLLECTIF

Deux sociologues américains, Ryave, et Schenkein (1974), avaient proposé il y a quelques années d'envisager la déambulation urbaine comme une conduite sociale active, en suggérant une opposition entre l'*aloning* – non seulement marcher mais bien montrer aux autres que l'on marche seul – et le *togetherness* – marcher ensemble et bien le montrer par une voix et une gesticulation plus amples, par un ralentissement du pas, par un envahissement de l'espace relativement disproportionné, etc.

Les piétons reprendront du pouvoir dans la ville le jour où ce *togetherness* se stabilisera dans le temps et sera symbolisé par un mouvement, avec ses porte-parole et ses entrées dans les institutions. Aujourd'hui, la force collective des piétons est éphémère : elle ne dure que le temps de traverser la rue, le temps d'une manifestation ou d'une visite touristique de groupe. La première organisation collective des marcheurs urbains est celle qui se produit spontanément lorsqu'un groupe se constitue devant un feu rouge. Il arrive souvent à Paris qu'un piéton intrépide se lance avant que le feu ne passe au vert et que d'autres le suivent, formant ainsi un barrage que les voitures n'osent pas franchir. Il en va de même lors de manifestations, de cortèges, et d'autres rassemblements de piétons : les participants se sentent souvent libres d'envahir la rue et d'obliger les voitures à rouler au pas.

Mais il n'y aura de véritable empowerment collectif des piétons que le jour où, même lorsqu'il est seul, le marcheur fasse du « *togetherness* symbolique », parce qu'il se sait investi d'un pouvoir collectivement partagé, et

représenté dans les négociations à différents niveaux par des porte-parole dynamiques. Un exemple récent : lors d'un débat sur le réaménagement de nouvelles voies de tramway à Genève, les représentants des associations cyclistes ont obtenu des pistes cyclables 20 centimètres plus larges – au détriment des trottoirs, qui n'étaient défendus par personne.

Mais des trottoirs plus larges pour les piétons ne sont qu'un des éléments de cet *empowerment* collectif. Au-delà des trottoirs et autres aménagements matériels, il est plus important encore que se mette progressivement en place une politique d'aménagements symboliques. En effet, la marche urbaine ne sortira de son ghetto que si les marcheurs se sentent non pas tant protégés que pleinement légitimes dans leur comportement.

4 AMENAGEMENTS SYMBOLIQUES : LA VILLE COMME PERFORMANCE

Si nous parlons d'aménagements symboliques, c'est pour mettre en avant la dimension performative de ces infrastructures, qui ont certes un soubassement physique, mais dont l'efficacité tient avant tout à leur prise en charge par les utilisateurs. Expliquons-nous en faisant un très bref détour par l'art urbain.

Ainsi que de nombreux artistes contemporains l'ont compris (Davila, 2002), il y a une composante performative dans la marche ordinaire. En marchant dans la ville, je fais advenir la ville, je participe à sa co-construction ; je suis un acteur qui contribue à son maintien et à son essor. Toute déambulation urbaine a une composante symbolique forte, comme performance de la culture urbaine. C'est parce que j'y marche que ce rouleau de goudron devient un trottoir et que ces bandes de couleur jaune deviennent un passage-piétons. Pas à pas, je « re-enacte » la ville. Les marcheurs font la ville par leur acte de marcher (De Certeau, 1990). On parlera dès lors d'aménagement symbolique lorsque l'objectif de l'intervention urbanistique vise avant tout à renforcer cette dimension de la marche et par là même à autonomiser les piétons, à leur donner plus de pouvoir – et à s'appropriier la ville. Un mot sur l'« appropriation », qui a fait couler beaucoup d'encre. La notion d'unité véhiculaire (Goffman, 1973) permet de rendre compte de la notion d'appropriation du territoire en mouvement. Cette coque à géométrie variable d'à peine 1m² nous offre sécurité et assurance lors de nos immersions en ville. Elle nous permet d'emprunter – le temps de les traverser – des fragments d'espace public qui ne nous appartiennent certes pas, mais que nous pouvons pendant quelques instants appeler nôtres.

L'approche symbolique de l'aménagement piétonnier urbain est encore relativement rare. La plupart des interventions urbanistiques actuelles continuent à privilégier une perspective fonctionnelle, qui cherche surtout à renforcer la protection passive des marcheurs urbains, sans remettre en question les rapports de pouvoir en présence. Seules quelques initiatives, comme celles entamées par les villes de Zurich ou de Genève ces dernières années, privilégient l'essor d'une véritable culture de la marche, qui remet radicalement en question les relations entre véhicules dominants et véhicules dominés. Détaillons quelque peu les principes de cette philosophie politique alternative, qui sous-tend tout aménagement symbolique.

4.1 Hiérarchies et libertés

Dans la vie urbaine ordinaire, les utilisateurs de l'espace public sont considérés à partir de leur force, de leur poids, de leur nombre et de l'espace qu'ils consomment. La hiérarchie est d'habitude la suivante : chemin de fer, tram, poids-lourd, bus, voiture, vélo, piéton.

Face à cette situation, deux attitudes sont possibles : l'une consiste à protéger le piéton, à le mettre à l'abri des agressions par d'autres modes de transport ; l'autre consiste à lui donner le moyen de résister, voire de reconquérir des territoires identitaires plus vastes lui assurant la perméabilité, la connectivité, l'accessibilité du réseau urbain. La première solution est pratiquée depuis longtemps : c'est celle prônée par les champions de la sécurité routière. Elle est sans doute nécessaire mais elle n'est pas suffisante pour encourager les gens à marcher. En outre, elle revient objectivement à considérer le piéton comme un être faible, un handicapé. Le piéton ne sera jamais invité à gagner son autonomie. Par la protection même dont il bénéficie, il sera maintenu dans son état de faiblesse. Dans la deuxième perspective, le piéton est invité à se prendre en charge, à acquérir des responsabilités nouvelles et à devenir un acteur au moins aussi important dans l'espace public que l'automobiliste ou le conducteur de tramway. Nous nous inscrivons évidemment dans cette perspective, d'une part, en prônant l'accessoirisation des marcheurs urbains à la fois en termes physiques et symboliques (cf. supra) et, d'autre part, en invitant les pouvoirs publics à renforcer les dispositifs symboliques encourageant une véritable appropriation de l'espace urbain.

Une fois ces deux philosophies de la ville bien mises en place, voyons comment elles produisent leurs effets dans les politiques d'aménagements urbains destinés aux piétons. Les aménagements classiques dits « de la séparation des flux » consistent à maintenir les piétons sur des trottoirs, les cyclistes sur des pistes cyclables, les voitures sur la voirie et les bus et trams en site propre ou en couloir. Ce type d'aménagement respecte la

hiérarchie des puissances des différents modes de transport. Il ne s'agit pas du chaos de la jungle urbaine mais d'une forêt de pavés bien ordonnée où le droit du sol prime sur le droit d'usage. Chaque mode de transport est perçu comme inéluctable et la finalité première des aménagements est de protéger les plus faibles des plus forts – autant que faire se peut. On réserve ainsi par le biais de zébrures des canaux spécialisés aux traversées piétonnes. Le piéton qui traverse ailleurs ou à un autre moment le fait à ses risques et périls, et au mieux s'en tirera avec quelques égratignures et un procès-verbal. Cette approche a montré ses limites. Tout d'abord, ce sol dont il est question est une ressource de plus en plus rare et de surcroît non-extensible. D'autre part, les frontières physiques ne sont respectées que si les usages réels des espaces ainsi délimités le justifient. Ainsi, à défaut de véritable appropriation piétonne, plus les pouvoirs publics mettent d'entraves à la circulation automobile et plus les automobilistes s'ingénient à contourner les obstacles placés devant eux. Enfin, cette logique de protection a conduit à isoler totalement les modes de transport des uns des autres, produisant des zones piétonnes dont on a voulu chasser tout le monde sauf les piétons. A l'épreuve des usages, il a fallu faire partiellement marche arrière et concéder le partage de l'espace avec les transports en commun et les voitures de livraison.

A cette logique de séparation des flux, on peut opposer celle, bien plus récente, qui réintroduit la mixité des flux mais impose une stricte limitation de la vitesse à 20 km/h. Nommés « zones de rencontres » en Suisse ou « espaces civilisés » en France, ces aménagements entraînent la disparition des trottoirs et des passages-piétons, puisque les piétons sont libres d'occuper l'espace à leur guise. Mais ceux-ci sont placés devant leur responsabilité de citoyens et doivent respecter les usagers des autres modes. La négociation est permanente et placée dans un cadre de pleine urbanité, au sens premier du terme. Autant la première philosophie d'aménagement est lourde en transformation des équipements et légère en modification des comportements (chacun poursuit son chemin sans se soucier des autres), autant la philosophie de la zone de rencontres est légère en matière d'infrastructures et exigeante en matière de changement de comportements, puisqu'elle convoque la responsabilité individuelle de chacun. Les piétons ne dépendent plus du bon vouloir des autres, mais de leur propre volonté de s'approprier l'ensemble de l'espace à leur disposition. Invités à s'approprier la totalité de l'espace public, ils sont par là même invités à composer avec les autres utilisateurs de ce même espace, et à le partager. Ce n'est donc pas que la voiture soit considérée comme une intruse, comme c'est le cas dans une zone piétonne, c'est qu'elle n'a pas plus de pouvoir que le piéton ou le vélo. On voit ainsi se dégager progressivement une autre vision de la ville, et en particulier des aménagements qu'il faut y conduire. Ces aménagements cherchent à modifier un certain nombre de pratiques et à inculquer des nouveaux cadres de perception. C'est en cela qu'ils sont « symboliques », c'est en cela aussi qu'ils peuvent être qualifiés de « systémiques », en contraste avec les aménagements matériels de l'époque antérieure, qui sont d'ordre palliatif. Expliquons-nous.

4.2 De l'emplâtre au système

Comme exemple d'aménagement palliatif, on peut prendre l'exemple des circuits de déambulation urbaine qui viennent de nulle part et qui ne vont nulle part. Combien de villes sont fières d'avoir réussi à aménager cinq ou dix kilomètres de circuits en site propre qui restent désespérément vides à l'exception des week-ends ensoleillés. Ces villes oublient que la marche est nécessairement une activité intégrée à d'autres et que la première qualité d'un circuit protégé et balisé est d'être connecté à une multitude de points de départ, de rencontre et d'arrivée. Il faut pouvoir non seulement marcher, mais s'arrêter et boire un verre, faire quelques courses, revenir en arrière, faire des boucles. C'est pourquoi les aménagements publics relatifs à la marche ne peuvent être que systémiques. Ils doivent être pensés comme autant de petites améliorations au sein d'une ville entendue comme un système global.

Dans une perspective systémique, les aménagements ne sont jamais seulement des transformations d'infrastructure, mais des incitations à un redéploiement de l'imaginaire entraînant progressivement de nouvelles pratiques et de nouveaux usages. Ainsi la ville de Zurich a-t-elle mis en place des zones de rencontre dans certains quartiers et renforcé son système de transports publics, mais encore a-t-elle lancé en 2004 une campagne de « culture de la marche » qui consiste à rendre à la vie ordinaire une dimension créative, chaque pas porté dans la ville étant recadré comme une ouverture vers l'autre. L'objectif à long terme d'une campagne comme « culture de la marche » est de renforcer chez chacun sa dimension identitaire de marcheur. Chaque pas est une affirmation de soi en tant que marcheur, en tant que citoyen participant à une nouvelle définition de l'urbanité.

Les aménagements systémiques peuvent parfois constituer des aménagements spectaculaires, mais ces interventions urbaines ne seront jamais pensées comme de simples moyens de réguler des flux piétonniers. Leur fonction symbolique est au moins aussi importante que leur fonction instrumentale. Ainsi les trois nouveaux ponts piétonniers à Londres, construits en l'espace de moins de cinq ans, sont autant de signaux positifs à l'égard des piétons, à qui il est ainsi accordé plusieurs voies de passage de plein droit. Ces opérations visent in fine à conférer plus de visibilité, dès lors plus de pouvoir, aux piétons. Il en va de même des trottoirs élargis ou des rues temporairement réservées aux piétons comme les berges sud de la Seine à Paris certains dimanches.

L'aménagement temporaire n'est d'ailleurs pas nécessairement un handicap, pourvu qu'il soit proposé et reçu comme un événement « extra-ordinaire » dont il faut profiter tant qu'il dure. Ainsi l'extraordinaire engouement des Parisiens pour l'opération Paris-Plage (De la Pradelle et Lallement, 2005) montre qu'il est possible d'inviter toute une population à s'approprier symboliquement un espace ordinairement réservé à l'automobile et à lui faire comprendre ainsi qu'il n'y a pas de nécessité absolue en matière de circulation et d'accessibilité routière. Cet aménagement symbolique est systémique en ce sens qu'il s'intègre dans une politique à long terme menée par la ville de Paris consistant à faire comprendre aux habitants que la priorité est désormais aux transports en commun, aux vélos et aux piétons. Alors que la journée annuelle sans voitures est souvent perçue par les habitants comme un échec, à Paris comme ailleurs, l'opération Paris-Plage fait vivre concrètement et ludiquement aux Parisiens « comment ce serait si ...la voiture ne dominait plus la ville ». Alors qu'il s'agit dans l'un et l'autre cas de fiction en grandeur réelle, la journée sans voitures apparaît comme une aberration, parce que son irréalisme n'est pas compensé par un rêve. En revanche, Paris-plage propose une utopie concrète, et chacun y participe sur le mode de la dénégration, qui est le principe essentiel de la mise en enchantement (Winkin, 2003). « Nous savons bien », semblent dire les Parisiens, « que nous ne sommes pas à la plage » (et qu'on ne peut pas mettre une plage au milieu de Paris)—mais quand même ». Les Parisiens font comme si, et ils savent pertinemment bien qu'il s'agit d'une fiction limitée dans le temps et dans l'espace. Alors que la journée sans voitures peut être comprise comme un aménagement palliatif, parce qu'elle n'est vécue que comme un ensemble d'interdictions frustrantes, sans valeur ajoutée, l'opération Paris-Plage compense largement, par ses résonances imaginaires, les embouteillages supplémentaires qu'elle suscite pendant plusieurs semaines. Malgré les protestations de certaines catégories de la population (commerçants, taximen), l'engouement est tel que sa reconduction annuelle est demandée et que l'effort amorcé par les pouvoirs publics est prolongé par une surenchère entre sponsors privés. Si cet aménagement est systémique, ce n'est pas seulement parce qu'il est enchâssé dans une politique publique cohérente, mais c'est aussi parce qu'il entraîne de plus en plus d'acteurs privés à rejoindre le mouvement et à accroître son amplitude collective.

En sens inverse, des aménagements systémiques peuvent aussi parfois consister en de toutes petites interventions dans le tissu urbain. Ainsi les opérations « Jardins de poche » ou « Bancs rouges » du parcours santé « Sli nà Sainte », menées en ville de Genève, ne sont en rien spectaculaires mais elles sont pensées dans le cadre d'un réseau ; elles contribuent à en renforcer la continuité. Tels les cailloux du petit Poucet, ces bancs et ces jardins ponctuent des cheminements qui se donnent enfin à voir comme des parcours continus et non comme des segments erratiques à travers la ville. Ces aménagements offrent une clé de lecture simple mais cohérente du paysage urbain. On sait combien la marche ordinaire est faite de petits événements, de « petits bonheurs », autant que de répétitions et de banalités. Marcher dans la ville, c'est à la fois se rassurer grâce à des indices de prévisibilité, des rites et des rythmes qui confortent la prévisibilité du parcours, mais tout autant se surprendre et se faire plaisir grâce à des petites surprises, de petites découvertes, de petits inattendus. Les jardins de poche se constituent en vecteurs d'appropriation personnelle : « mon jardin à moi ». Ce sont aussi des ambiances dont on sait toute l'importance dans l'émergence d'un plaisir d'être en ville (Amphoux et al., 2004) .

5 CONCLUSION : LE RETOUR DE LA MARCHÉ

La marche ne pourra redevenir un mode privilégié de transport que si elle se retrouve à l'intersection de plusieurs courants profonds au sein de la société contemporaine.

D'une part, il ne suffit pas de lisser ou d'élargir des trottoirs pour que les habitants d'une ville recommencent à marcher. Il faut que les aménagements publics s'intègrent dans une véritable politique de promotion de la marche qui ose toucher à la hiérarchie des modes de transport. Cette volonté d'un rééquilibrage passe la fois par des aménagements concrets comme des zones de rencontre dans les quartiers qui le permettent , des aménagements tantôt spectaculaires, tantôt discrets, tantôt temporaires, tantôt inscrits dans la longue durée. Mais quels qu'ils soient, ils seront toujours envisagés comme des opérations symboliques de valorisation urbaine et citoyenne.

D'autre part, il est évident qu'aucune politique publique ne pourra produire d'effet si elle n'est prise en charge par la population elle-même. La marche est peu à peu en train de retrouver une certaine valeur, et même une certaine valeur marchande, comme en témoigne le marché touristique et de loisirs relatif à la randonnée (agences de voyages spécialisées, guides et cartes conçus pour la marche, etc.). La marche urbaine est sans doute encore loin du compte, mais comme on a voulu le montrer dans la première partie de cet article, les accessoires qui accompagnent aujourd'hui le marcheur urbain montrent bien qu'une tendance nouvelle est en train d'émerger qui confère à ses pratiquants une certaine aura. Ces accessoires, dont on pourrait a priori sourire, n'ont en fait rien d'accessoire. Ils contribuent à doter le marcheur urbain d'un territoire du moi élargi qui lui permet d'entrer en compétition « à armes égales » avec les autres moyens de transport.

La renaissance de la marche urbaine passe aussi par cette quête de la distinction dont P. Bourdieu a bien montré toute l'importance dans la dynamique des rapports sociaux (Bourdieu, 1979). Aujourd'hui, marcher est perçu comme un luxe, une appropriation du temps lent qui contrecarre les rythmes urbains effrénés dont nous sommes habituellement prisonniers. Quand un directeur dit à ses collaborateurs qu'il rentrera à pied de la réunion à l'extérieur, un recadrage statutaire est à l'œuvre, qui entraîne non pas une dévalorisation du marcheur, subitement en porte-à-faux avec son statut, mais au contraire un accroissement de son prestige, en raison de la démonstration de maîtrise de temps offerte à tous.

Comme mode de transport, la marche est aujourd'hui en train de bousculer la hiérarchie traditionnelle des transports et d'installer des nouveaux rapports de force dans le devenir de la mobilité urbaine. Néanmoins la marche urbaine n'est encore que trop rarement organisée collectivement. Il lui manque, notamment en Suisse Romande, une association collective forte qui la défendrait dans les débats publics conduisant à des décisions portant sur l'organisation de l'espace public

On peut soutenir qu'une lame de fond est en train d'émerger qui ne pourra qu'aboutir à une structuration collective autour de la marche urbaine. Les signes avant-coureurs tant du côté des pouvoirs publics que du côté des particuliers sont présents—sinon le présent article n'aurait pu être écrit. Mais il est certain que les pouvoirs publics seuls ou les citoyens seuls ne pourront le faire. Il faut qu'ils parviennent à marcher ensemble sur le même trottoir—ou plutôt au milieu de la rue : les voitures n'auront qu'à rouler au pas.

6 BIBLIOGRAPHIE (PAR ORDRE ALPHABETIQUE)

- AMPHOUX P., THIBAUD J.P., CHELKOFF G. (dir.) (2004) *Ambiances en débats*, A la Croisée, Grenoble.
- BEGOUT, B. (2004) « Microscopie du caddie », in *L'Eblouissement des bords de route*, Ed. Verticales, Paris.
- BOURDIEU, P. (1979) *La distinction. Critique sociale du jugement*, Editions de Minuit, Paris.
- DAVILA, Th. (2002) *Marcher, créer. Déplacements, flâneries, dérives dans l'art de la fin du XXème siècle*, Editions du Regard, Paris.
- DE CERTEAU, M. (1990) *L'invention du quotidien. Tome 1 : Arts de faire*, Gallimard, Paris.
- DE LA PRADELLE, M., LALLEMENT, E. (2004) « Paris Plage : « The City is Ours » », *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 595, pp.134-145.
- DENIS, M., MICHON, P.-E. (2001) « When and Why are Visual Landmarks Used in Giving Directions ». In: *Spatial Information Theory: Foundation of GI Science. Lecture Notes in Comp. Science*, D.R. Montello, Ed. Berlin, Springer.
- DEWARRAT, J.-P., QUINCEROT R., WEIL M., WOEFFRAY B. (2003) *Paysages ordinaires : de la protection au projet*, Pierre Mardaga, Sprimont, Belgique.
- GOFFMAN, E. (1973), *La Mise en scène de la vie quotidienne, Tome II : Les relations en public*, Editions de Minuit, Paris.
- GROSJEAN, M., THIBAUD J.-P. (dir.) (2001) *L'espace urbain en méthodes*, Parenthèses, Marseille.
- LAVADINHO, S., ABRAM L. (2005) « Webwalk: using GIS mapping to compute door-to-door routes on a web platform », *Walk 21 Conference Proceedings*, Zurich.
- RYAVE, L.A., SCHENKEIN, J. N., (1974), « Notes on the Art of Walking ». In Turner R. (ed) *Ethnomethodology*, Penguin, Middlesex. pp. 265-274.
- THIBAUD, J.-P. (dir.) (2002) *Regards en Action. Ethnométhodologie des Espaces Publics*, A La Croisée, Grenoble.
- THOMAS, R. (2005) *Les trajectoires de l'accessibilité*, Ed. A la Croisée, Grenoble.
- TOUSSAINT J.-Y., ZIMMERMANN M. (dir.) (2001) *User, Observer, Programmer et Fabriquer L'espace Public*, PPUR, Lausanne.
- WINKIN, Y. (2001) « Propositions pour une anthropologie de l'enchantement », in P.Rasse et alii, *Unité-Diversité. Les identités culturelles dans le jeu de la mondialisation*, L'Harmattan, Paris, pp.169-179.