

*Quand les piétons saisissent la ville.  
Éléments pour une anthropologie de la marche  
appliquée à l'aménagement urbain*

*Sonia Lavadinho* \*

*Université de Genève & Observatoire universitaire de la mobilité*

*Yves Winkin* \*\*

*École normale supérieure « Lettres et sciences humaines » (Lyon)*

Après avoir parcouru la littérature qui fleurit aujourd'hui sur la randonnée et la flânerie piétonne, les auteurs présentent leur programme de recherche sur la marche urbaine, envisagée comme une pratique sociale ordinaire, à la manière de Goffman. S'insérant dans la réflexion urbanistique actuelle sur le renouveau de la marche en ville, les auteurs évoquent diverses recherches-actions actuellement en cours à Genève, avant de suggérer in fine une ouverture vers la démarche artistique, qui pourrait inspirer les professionnels de la ville à concevoir des aménagements susceptibles de mieux entrer en résonance avec l'imaginaire des usagers.

*De la joie par la souffrance à la flânerie esthétique*

La randonnée, on le sait, est aujourd'hui un des premiers sports de France. Les éditeurs l'ont bien perçu : toujours plus nombreux sont les récits de voyages pédestres, anciens ou actuels, dans leurs catalogues. Aux ouvrages déjà classiques de J. Lacarrière (1976, 1988) se sont ajoutés plus récemment, par exemple, ceux de B. Ollivier (2000-2003), sans parler de tous ceux qui refont inlassablement le chemin de St Jacques de Compostelle. Des essais font l'éloge de la marche (Sansot, 1998 ; Le Breton, 2000 ; Solnit, 2002), en citant toujours les mêmes "écrivains randonneurs" : Rousseau, Thoreau, Rimbaud. Cette littérature de récits et de commentaires sur la marche apparaît ainsi très cohérente dans ses

---

\* [sonia.lavadinho@geo.unige.ch](mailto:sonia.lavadinho@geo.unige.ch)

\*\* [y.winkin@free.fr](mailto:y.winkin@free.fr)

thématiques. La marche apparaît le plus souvent comme un exercice solitaire, mené loin des villes par des hommes (plus que par des femmes) en quête d'élévation spirituelle. Le corps souffre – que de pages consacrées aux pieds meurtris – mais la joie intérieure est intense : « *La marche est une voie de déconditionnement du regard, elle fraie un chemin non seulement dans l'espace, mais en soi, elle mène à parcourir les sinuosités du monde et les siennes propres dans un état de réceptivité, d'alliance* » (Le Breton, 2000 : 162). L'Autre, rencontré au bord du chemin, est un bon Samaritain : il donne un sourire, de l'eau, un gîte. Seuls les chiens sont méchants. Cette vision très chrétienne, très occidentale, de la marche mériterait d'être étudiée à la lumière de récits venus d'Afrique ou d'Asie. Mais ceux-ci existent-ils (sinon, peut-être, en ce qui concerne les pèlerinages) ? Pourquoi un berger éthiopien, à supposer qu'il soit alphabétisé, songerait-il à considérer les milliers de kilomètres qu'il parcourt sur les hauts plateaux comme un exploit méritant d'être écrit et diffusé ? Alors qu'un simple Paris-Bâle (trois semaines de marche) devient l'objet d'un livre en Europe (D. de Roulet, 2004).

Lorsque le marcheur parcourt les villes, il devient un flâneur, lent et nonchalant, fasciné par le spectacle de la rue. « *Flâner nomme l'art de marcher en ville* », dit Le Breton (2000 : 125). Toujours seul, toujours de sexe masculin, ce marcheur semble s'être réduit à une paire d'yeux ambulants. Il n'est plus question dans les récits et essais de pieds brûlants et de corps assoiffés, mais d'images et de sensations (l'auteur le plus cité est évidemment Walter Benjamin, suivi de près par Baudelaire). De physique et mystique, la marche est devenue intellectuelle et esthétique. Ce n'est d'ailleurs plus une marche, c'est une promenade (Paquot, 2004). 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 (« *Deux kilomètres plus loin, la rue s'adonne à nouveau aux joies énergiques de la vie piétonne* », Solnit, 2002 : 232).

### *Un programme de recherches sur la marche urbaine*

Nous voudrions aborder la marche en ville tout autrement. Elle nous apparaît d'abord comme une pratique collective, banale, utilitaire. On peut certes marcher dans une ville pour la découvrir, mais on peut aussi et le plus souvent la traverser pour de simples raisons véhiculaires. Nous voudrions ensuite y réinjecter une dimension corporelle, ou mieux, cinesthésique, comme dans les récits et essais sur la randonnée en terres lointaines, mais sans garder l'équation que ceux-ci proposent très souvent entre souffrance physique et transcendance spirituelle. De ces récits et essais, nous retiendrons encore qu'ils insistent beaucoup sur les dimensions symboliques de la marche, dont nous poserons qu'elles

restent présentes dans ses pratiques urbaines, malgré toute leur fonctionnalité.

Une approche particulièrement sensible aux itinéraires méandres du piéton et à son imaginaire est celle de François Augoyard (1979, 2001). Après avoir longuement récolté auprès des habitants du quartier de l'Arlequin à Grenoble des récits de leurs cheminements, il avait élaboré une analyse en termes de « *rhétorique cheminatoire* » (une expression que reprendra et consacrera Michel de Certeau dans son *Invention du quotidien*, 1980) pour traduire la « *convergence du langage et du cheminer dans un même style d'expression* » (1979 : 29). Pour lui, les paroles qui décrivent des cheminements et les pas qui ont réalisé ceux-ci sont sous-tendus par de mêmes « *figures d'expression spatio-temporelle* ». Les piétons parlent littéralement en marchant, comme ils marchent en parlant. Ils inventent, créent, explorent à petits pas. Pour Augoyard, ces pratiques minuscules sont cruciales pour permettre à l'imaginaire de transformer subrepticement l'ordre du « *construire-louer* » en ordre de l'« *habiter* ».

Si nous nous attardons quelque peu sur *Pas à Pas*, c'est à la fois pour reconnaître toute notre dette à son égard, tant cette étude a permis de prendre en charge, méthodologiquement et conceptuellement, la parole des «cheminants urbains», leurs modes d'appropriation des espaces semi-publics, le rôle que l'imaginaire continue à jouer dans leur vie quotidienne, et pour marquer notre éloignement progressif, en raison même de la sophistication de la démarche de son auteur et de la précision de son terrain. Nous intéressés aux cheminements collectifs dans la ville, nous avons plutôt privilégié dans nos propres travaux l'approche dite «ethnographique» de sociologues comme Erving Goffman.

Dans le premier chapitre de *Relations en public*, intitulé « Les individus comme unité », Goffman s'intéresse à la circulation des piétons, parce que la réponse à la question : « *comment font-ils pour ne pas se cogner les uns contre les autres ?* » lui permet de dégager une des « *bases normatives de l'ordre public* » (1973 : 21). Comme toujours chez Goffman, l'étude de l'ordre de l'interaction donne accès à la compréhension du fonctionnement de l'ordre social (cf. Winkin, 2001). Il part de l'idée que les piétons sont des «unités véhiculaires» parmi d'autres (des bateaux aux kayaks, des blindés aux voitures d'enfant, des bicyclettes aux patins) :

« *Vu sous cet angle, l'individu lui-même qui traverse les chaussées et longe les rues – l'individu en tant que piéton – peut être considéré comme un pilote enfilé dans une coque molle et peu protégée : ses vêtements et sa peau* » (1973 : 22).

Cette simple image s'avère étonnamment efficace pour observer le déplacement des piétons dans toute leur matérialité de corps évoluant dans un espace donné. Elle place l'observateur «au volant», en lui donnant les moyens de comprendre comment ces conducteurs particuliers que sont les piétons manœuvrent dans le trafic pour s'éviter, se dépasser, signaler leurs changements de direction. Goffman donne à voir ces mouvements parfois très légers et très rapides grâce à l'idée de la «coque» qu'il faut protéger à tout prix ; il la complète en outre avec les

notions d'«extériorisation» (le piéton signale gestuellement ce qu'il s'apprête à faire) et de «balayage visuel» (le piéton surveille les déplacements de ceux qui sont devant lui et sur les côtés). La marche en ville retrouve ainsi avec Goffman une dimension très physique, que les champions de la flânerie lui avaient fait perdre. Mais il faut reconnaître qu'elle reste encore trop exclusivement fondée chez lui sur la gestion des signaux visuels, alors que les bruits, les odeurs et les contacts (avec le sol, avec les autres) sont autant de signaux que les piétons enregistrent et exploitent de manière cinesthésique. Goffman, par contre, insiste bien sur la dimension sociale de la déambulation urbaine en proposant de saisir les piétons comme des «unités de participation» évoluant tantôt en solo, tantôt «avec». Les piétons perçus comme membres d'un ensemble (couples, familles, groupes d'amis, de touristes) jouissent de certains privilèges de circulation, alors que les piétons isolés sont plus exposés aux contacts et aux regards, en particulier les femmes. « *C'est pourquoi, suggère Goffman, les individus seuls, plus que les gens en compagnie, font effort d'afficher des intentions et une personnalité convenables, autrement dit de faciliter par leur aspect une interprétation favorable d'eux-mêmes* » (1973 : 35).

C'est sur la base de telles propositions que l'un d'entre nous (Y. W.) a construit, d'abord à l'Université de Liège, ensuite à l'École normale supérieure (Lettres et Sciences humaines, Lyon) et à l'Université de Genève, un séminaire intitulé « Marcher, attendre, observer en milieu urbain », au sein duquel les étudiants analysent les données qu'ils ont récoltées par observation dans divers lieux publics et semi-publics (rues, places, galeries commerciales, gares, etc). Exploitant les textes d'un «portefeuille de lectures» reprenant non seulement des textes de Goffman mais aussi de Lynch (1973/1985), Wolff (1973), Ryave et Schenkein (1974), Livingston (1987) – en clair, les grands classiques de la sociologie anglo-saxonne du trafic piétonnier –, les étudiants écrivent un rapport sur le modèle de l'article scientifique, ce qui facilite une éventuelle publication. C'est ainsi que Capucine Lebreton a étudié l'activité d'un couple produisant du « *togetherness* » (comme disent Ryave et Schenkein, 1974) en léchant les vitrines de la rue de la République à Lyon (Lebreton, 2002). Elle montre, schémas de la position des pieds à l'appui, comment une division du travail s'opère entre celui qui regarde la devanture et celui qui surveille l'environnement, ces rôles pouvant être échangés en fonction des vitrines :

*« Un couple passe devant une agence de voyages, en se tenant par le bras ; la femme est interpellée par une pancarte située de son côté. Après avoir tourné la tête, elle effectue un pas latéral qui lui permet de prendre du recul pour mieux voir, sans quitter le bras de son compagnon. Elle le lâche ensuite pour faire un grand pas en arrière, prenant alors une position acrobatique : en appui sur le pied reculé, tournant la tête pour lire de biais la pancarte, elle conserve près de son compagnon un pied qui ne repose plus que sur le talon et pointe vers l'avant, comme si elle était sur le point de reprendre le parcours interrompu : "Je m'arrête, mais je suis prête à repartir" » (2002 : 107-108).*

Cette finesse d'observation permet à C. Lebreton de montrer que la marche, l'attente et l'observation sont trois activités simultanées au sein de l'unité véhiculaire que forment les couples en déambulation. Cette « navigation », comme elle l'appelle, est un « talent naturalisé, aussi évident pour l'homme des villes que sa langue maternelle, qui lui permet de se maintenir sur l'arête, entre la marche et le repos, entre l'intérêt et l'attente, et de se diriger sans troubler le "code de circulation" parmi ses semblables » (2002 : 110).

### *Passage à la recherche finalisée*

Si l'analyse de ces « performances ordinaires » doit être poursuivie, il faut cependant toujours garder à l'esprit que la « vérité de l'interaction ne réside jamais tout entière dans l'interaction » (Bourdieu, 1972 : 184), et s'imposer de remonter, comme par paliers, vers des niveaux de structuration plus vastes. Cela s'avère particulièrement nécessaire lorsque la recherche sur les pratiques piétonnières tente de répondre aux questions que se posent les professionnels de la ville intéressés par un redéploiement de la marche urbaine (e. g. Wiedmer-Dozio *et alii*, 2002).

Dans le sillage d'une volonté politique forte de revitalisation des centres-villes et face à l'exigence d'une mobilité durable qui se donne parmi ses objectifs principaux de lutter contre la sédentarité croissante en milieu urbain, l'aménagement de l'environnement construit se voit actuellement propulsé au premier rang des politiques mises en place par les villes pour faciliter l'émergence d'une appropriation piétonnière des espaces publics. Mais les premières réalisations concrètes sont encore souvent mal ajustées aux objectifs.

Les professionnels de l'aménagement, faisant face à des contraintes budgétaires et des délais de mise en œuvre serrés, cherchent d'abord à hiérarchiser le réseau piétonnier de façon à mieux réguler les flux et à optimiser les connexions entre les principaux lieux générateurs de ceux-ci. Cette stratégie peut se révéler contre-productive, comme le suggère l'analyse de ce qui se passe pour d'autres moyens de transport, tels l'avion ou le train. Des points névralgiques du réseau se constituent en "hubs" qui, tout en reliant des centres de plus en plus distants, disqualifient du même coup les espaces intermédiaires. Des espaces blancs apparaissent sur les cartes, autant dans les atlas que dans les têtes. Il risque d'en aller de même pour les flux piétonniers urbains si ceux-ci sont seulement envisagés comme des modes de déplacements parmi d'autres. Une approche strictement rationnelle, qui s'en tient à des études surplombantes de grands flux, sans prendre en charge, par exemple, les micro-mouvements de proximité ou encore les tours et détours que l'imaginaire peut dicter aux piétons (autant par plaisir que par peur) est potentiellement génératrice de discontinuités au sein du tissu urbain – d'espaces blancs, en quelque sorte. Les premières études de terrain (Lavadinho, 2004) suggèrent en effet que la marche urbaine est en fait d'ordre réticulaire ; elle s'organise de manière apparemment "illogique" (d'un point de vue économique), sur la base de

connexions de proche en proche au sein de réseaux ressemblant à des racines de fraisier. Ces liaisons “rhizomatiques” rattachent chaque pôle d’activités principal à une constellation de satellites abritant des activités connexes, dont l’attractivité varie selon l’agenda de chacun. S’il est utopique de vouloir aménager des itinéraires personnalisés pour chaque citoyen, il est néanmoins nécessaire de réfléchir aux chaînes d’activités que chacun a la liberté d’effectuer sur un parcours donné selon son histoire et sa subjectivité.

C’est ainsi que l’autre d’entre nous (S. L.) a effectué en 2004, sous mandat de la Ville de Genève, une évaluation de l’adéquation du réseau de promenades piétonnes développé au cours de la dernière décennie aux usages que les habitants peuvent en faire concrètement dans leur vie quotidienne. Cette recherche a pu démontrer que l’investissement dans ces cheminements va bien au-delà de l’usage unique prôné par les dépliant officiels, où l’acte de marcher est présenté comme un moment propice à une (re)découverte touristique de la ville ou comme l’ouverture d’une parenthèse de loisir. Dans la vie de tous les jours, les citadins incorporent dans leurs parcours une foule d’activités annexes qui ont besoin d’espaces d’accueil très divers. Ils empruntent ici et là, à différents univers de promenade, des parcours et des lieux qu’ils combinent pour constituer leurs propres itinéraires personnels en fonction du temps dont ils disposent, de leurs envies du moment et des opportunités parfois inattendues qui se présentent d’y accomplir des activités et des gestes de sociabilité. Dans cette perspective, il est crucial de renforcer chez les planificateurs l’idée que les piétons fonctionnent de manière optimale non lorsqu’ils se déplacent de manière linéaire mais lorsqu’ils ont la possibilité d’effectuer de courts circuits en boucle. Ceux-ci privilégient la continuité offerte par la proximité et la connectivité non seulement entre les hauts lieux de la ville mais aussi entre ses lieux ordinaires, ceux-là même qui abritent des multifonctionnalités quotidiennes au sein des divers quartiers. Pour aménager des infrastructures facilitant véritablement les mouvements piétonniers, il faut comprendre comment ceux-ci se fondent dans la quotidienneté de la ville et par quels processus d’appropriation les espaces de circulation peuvent ancrer les usages qui vont les investir.

Une seconde recherche-action de S. L., toujours en cours, étudie la marche urbaine vers le lieu de travail, dans le cadre des « plans de mobilité d’entreprise » promus par la Ville de Genève. Les principaux pourvoyeurs d’emplois genevois sont invités à favoriser les mobilités douces lorsqu’ils procèdent à des réorganisations internes risquant de modifier les flux urbains et périurbains. Il s’agit en particulier d’envisager des alternatives aux déplacements en automobile individuelle. Les nouveaux plans de mobilité développés par les entreprises font ainsi une part grandissante à la “marche pendulaire” comme alternative à la voiture pour les allers et retours entre le domicile et le lieu de travail, lorsque la distance s’y prête et que les déplacements s’effectuent dans un milieu dense et compact, comme c’est le cas à Genève. Selon le micro-recensement fédéral suisse

de 2000, environ un tiers des déplacements a lieu pour un motif professionnel et un pourcentage non négligeable (10-30 %) de travailleurs habitent à moins de deux kilomètres de leur entreprise. On perçoit dès lors tout l'intérêt que peut représenter la promotion de la marche quotidienne dans un contexte professionnel. Encore faut-il faire partager, par des communications ciblées, l'adhésion aux bénéfices en termes de qualité de vie, santé et durabilité qu'un tel changement de comportement et de mentalité apporte à la collectivité, à l'entreprise et à l'individu. L'enquête actuellement en cours auprès des 3 500 travailleurs d'une grande entreprise genevoise a pour objectif de fournir un éclairage concret sur les dynamiques comportementales qui traduisent, par le relais de certains mécanismes d'appropriation, les représentations sous-tendant le choix du moyen de transport. Les résultats permettront aux groupes de travail en charge de la conception du plan de mobilité de mieux comprendre comment agir sur ces représentations. L'idée est de convertir les comportements existants en de nouvelles conduites sur la base d'une transformation de la représentation de la marche : autrefois pratique dévalorisée, réservée aux travailleurs les plus pauvres, elle devrait progressivement apparaître comme le signe d'une aisance nouvelle, fondée sur des valeurs plus écologiques et esthétiques que matérielles. À l'instar du vélo, emblème de la "branchitude bobo", la marche urbaine est en phase de requalification. Du moins, est-ce l'objectif à terme des politiques de mobilité durable.

### *Portrait de l'artiste en marcheur*<sup>1</sup>

Ceci nous amène à nous tourner *in fine* – de manière sans doute un peu surprenante – vers les performances artistiques fondées sur la marche dans les villes et leurs périphéries (songeons à l'Américain Robert Smithson, au groupe italien Stalker, au Français Thierry Davila, au Belge Francis Alys, etc). En parcourant les villes à pied, ces artistes font de l'acte de marcher une communication collective et rappellent qu'il est au cœur même de l'urbanité. Ils contribuent ainsi, sans l'avoir cherché (parfois bien au contraire) à renforcer l'attractivité des styles de vie urbain et de la marche en particulier. La marche comme « *pratique esthétique* » (pour reprendre le titre du livre de Careri, 2002) est une autre façon de parler de mobilité douce.

Les transformations opérées par les opérations urbanistiques pâtissent d'un temps de latence trop long entre la captation de nouveaux phénomènes sociaux et la mise en œuvre des aménagements qui vont tenter d'y répondre. Les campagnes pédagogiques de promotion de la marche, misant sur des aspects de prévention liés à la santé, manquent

---

<sup>1</sup> Nous remercions Luc Lejeune de nous avoir mis sur la piste des artistes marcheurs.

régulièrement leur cible et n'ont qu'une incidence minime sur les changements de comportement. La démarche artistique, qui joue sur un autre registre, plus émotionnel et plus ludique, pourrait réussir là où les opérations lourdes ont échoué. Elle pourrait produire des messages forts, interpellant directement l'imaginaire du citoyen, l'entraînant à infléchir peu à peu ses représentations de la marche au sein de cette matrice communicationnelle permanente qu'est la ville. En jouant avec les divers aspects de la marche, qu'il peut réinventer à sa guise en puisant dans les représentations collectives les plus anciennes (la marche est certainement le premier geste de l'homme debout, que l'on parle d'hominisation ou des premiers pas dans la vie), l'artiste possède une liberté d'exploration du devenir urbain qu'aucun sociologue, qu'aucun urbaniste n'aura jamais. À ceux-ci de trouver les moyens d'instaurer un vrai rapport de travail avec lui.

### *Quand les piétons saisissent la ville*

Saisir la ville, c'est à la fois la comprendre et la faire sienne. Les piétons s'en emparent ainsi avec leur tête et avec leurs jambes – si du moins les décideurs urbains ne décident pas pour eux ce qu'ils doivent faire et penser. C'est à l'anthropologue de la marche de se faufiler entre ces deux groupes et de jouer le rôle d'intermédiaire – en invitant l'artiste marcheur à se joindre à lui pour équilibrer les rapports. En recueillant les gestes et les paroles des piétons, l'anthropologue donne à voir et à comprendre aux professionnels de la ville que le cheminement a ses raisons, qu'il faut pouvoir prendre en charge. La douceur ethnographique peut cristalliser des pratiques sans nom mais non sans importance pour l'avenir des villes.

### *Références*

- Augoyard, Jean-François, 1979. *Pas à Pas. Essai sur le cheminement urbain*. Paris : Seuil.
- Augoyard, Jean-François, 2001 : 173-196. « La conduite de récit », in Grosjean, M. et Thibaud, J.-P. (dir.), *L'Espace urbain en méthodes*, Marseille : Parenthèse.
- Bourdieu, Pierre, 1972. *Esquisse d'une théorie de la pratique*. Genève : Droz.
- Careri, Francesco, 2002, *Walkscapes. Walking as an aesthetic practice*. Barcelona : Editorial Gustavo Gili.
- Goffman, Erving, 1973, *La Mise en scène de la vie quotidienne ; tome 2 : Les Relations en public*. Paris : Minuit.
- Lacarrière, Jacques, 1976. *L'été grec*. Paris : Plon.
- Lacarrière, Jacques, 1988. *Chemin faisant*. Paris : Plon.
- Lavadinho, Sonia, 2004. *Genève et ses promenades piétonnes. Pratiques, appropriations et représentations de l'espace public*, Université de Genève, Observatoire universitaire de la mobilité, rapport non publié (191pp.)



- Lebreton, Capucine, 2002 : 99-110. « Pour une grammaire de la ville. Approche ethnographique des pratiques piétonnières en milieu urbain », *MEI*, 15.
- Le Breton, David, 2000, *Éloge de la marche*. Paris : Métailié.
- Livingston, Éric, 2002 : 103-111. « Le flot du trafic piétonnier », in Thibaud, J.-P. (dir.), *Regard en action. Ethnométhodologie des espaces publics*. Grenoble : À la Croisée.
- Lofland, Lyn, 1985. *A World of Strangers. Order and Action in Urban Public Space*. Prospect Heights, Ill : Waveland Press. Orig. : 1973.
- Ollivier, Bernard, 2000-2003. *Longue Marche* (3 volumes). Paris : Phébus
- Paquot, Thierry, 2004 : 201-214. « L'art de marcher dans la ville ». *Esprit*, mars-avril.
- Roulet, Daniel de, 2004, *L'Envol du marcheur*. Genève : Labor et Fides.
- Ryave, Lincoln, A., Schenkein, James N., 1974 : 265-275. « Notes on the Art of Walking », in Turner, R. (dir.), *Ethnomethodology*. Harmondsworth : Penguin.
- Sansot, Pierre, 1998. *Du bon usage de la lenteur*. Paris : Payot.
- Solnit, Rebecca, 2002, *L'Art de marcher*. Arles : Actes Sud.
- Wiedmer-Dozio, Marie-José, Schmitt, Daniel, Viaro, Alain (dir.), 2002, *Plan directeur des chemins pour piétons*, Genève : Ville de Genève, Service d'urbanisme.
- Winkin, Yves, 2002. *Anthropologie de la communication. De la théorie au terrain*. Paris : Seuil.
- Wolff, Michael, 1973 : 35-48. « Notes on the Behavior of Pedestrians », in Birenbaum, A., E. Sagarin (dir.), *People in Places. The Sociology of the Familiar*. New York : Praeger.
- 
-