



**HAL**  
open science

## La marche en ville

Rachel Thomas

► **To cite this version:**

Rachel Thomas. La marche en ville : Une histoire de sens. Espace Géographique, 2007, 1, p. 15-26.  
halshs-00388489

**HAL Id: halshs-00388489**

**<https://shs.hal.science/halshs-00388489>**

Submitted on 26 May 2009

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

centre de recherche sur l'espace sonore  
et l'environnement urbain



**CRESSON**

Unité Mixte de  
Recherche  
1563  
"Ambiances  
Architecturales  
& Urbaines"

## La marche en ville. Une histoire de sens

Rachel Thomas - 2007



de l'  
de **école nationale  
supérieure  
d'architecture  
de grenoble**

**Rachel Thomas** est sociologue et chercheur CNRS au laboratoire Cresson UMR 1563 Ambiances architecturales et urbaines, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble / [www.cresson.archi.fr](http://www.cresson.archi.fr)

Pour citer ce document :

**Thomas, Rachel.** La marche en ville. Une histoire de sens. L'espace géographique, 1er trimestre 2007, n°1, pp.15-26.

**CRESSON**

ENSA Grenoble  
60 Avenue de  
Constantine  
B. P. 2636 - F 38036  
GRENOBLE Cedex 2  
tél + 33 (0) 4 76 69 83 36  
fax + 33 (0) 4 76 69 83 73  
cresson@grenoble.archi.fr  
www.cresson.archi.fr

Pour consulter le catalogue du centre de documentation : [http://doc.cresson.grenoble.archi.fr/pmb/opac\\_css/](http://doc.cresson.grenoble.archi.fr/pmb/opac_css/)

Dernière mise à jour : 2007

**Thomas, Rachel (2007).**  
**La marche en ville. Une histoire de sens**  
**in L'espace Géographique, n°1, 1er trimestre, pp.15-26**

**LA MARCHÉ EN VILLE. UNE HISTOIRE DE SENS**  
**WALK IN THE CITY. AN HISTORY OF SENSES**

*Rachel Thomas*  
*Chargée de Recherche CNRS*

CRESSON CNRS UMR 1563  
École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble  
60, avenue de Constantine – BP 2636  
38036 Grenoble Cedex 2  
Tel : 04.76.69.83.36  
[rachel.thomas@grenoble.archi.fr](mailto:rachel.thomas@grenoble.archi.fr)

Résumé

*La thématique de la marche en ville a occupé une grande partie de la littérature du XIX et du début du XXIème siècle. Au point qu'aujourd'hui, la figure du flâneur, décrite par Walter Benjamin, domine encore nos représentations. Pour autant, si marcher en ville requiert un art du voir dont le flâneur demeure un artiste accompli, il engage aussi le corps et les sens du piéton. Le propos de cet article est de révéler cette dimension sensorielle de la marche. Il s'appuie sur une lecture thématique des travaux récents de l'anthropologie, de la sociologie et de l'urbanisme. Tantôt décrite comme une « technique du corps », tantôt analysé comme un « acte social ordinaire », la marche reste « l'instrument de composition de la ville ». Elle est, plus encore, et c'est l'hypothèse que nous défendons, un moyen pour le piéton de s'ancrer à la ville.*

*Mots-clés : espace public urbain, corps, marche, piéton, perception*

Abstract

*The theme of walk in the city occupied the great part of literature of XIXe and the beginning of the XXe century. Today, the figure of the flaneur, described by Walter Benjamin, still dominates our representations. But, if walking in the city requires an art of seeing whose flaneur remains an accomplished artist, it engages also the body and the senses of the pedestrian. The matter of this article is to reveal this sensory dimension of walk. It is based on a thematic reading of recent work of anthropology, sociology and town planning. Sometimes described like a "technique of the body", sometimes analyzed like a « ordinary social act », walk remains "the instrument of composition of the city ». It is, more still, and it is the hypothesis that we defend, a means for the pedestrian of anchoring itself to the city.*

*Keys-words : urban public space, body, walk, pedestrian, perception*

Après avoir largement occupé la littérature du début du XXI<sup>ème</sup> siècle<sup>1</sup>, le thème de la marche émerge à nouveau comme objet de recherche. En France et en Europe aujourd'hui, différents champs disciplinaires l'abordent en effet de front et dessinent ensemble les contours d'une véritable pensée de la mobilité (Kaplan et Laffont, 2004). Pourquoi ? Parce que la ville mute, ne cesse de s'étendre, bouleversant autant les modes et habitudes quotidiens de déplacement (mobilité résidentielle et allongement des temps de transport, remise en cause de la suprématie de la voiture, développement de modes de transport dit « doux »...) que les pré-requis des spécialistes. Outre un intérêt grandissant accordé au rôle des nouvelles technologies de la communication (internet, téléphone portable, réseau sans fil...) dans le développement d'une « hyper-mobilité », les uns et les autres s'attachent à décrire ses espaces, ses temps ou à esquisser le portrait des nouveaux « nomades urbains ». La publication récente d'ouvrages re-visitant le thème de la marche dans les champs de la littérature (Solnit, 2002 ; Le Breton, 2000 ; Schelle, 1996 ; Thoreau, 1994), de la sociologie urbaine (Urry, 2005 ; Paquot, 2004 ; Sansot, 1998 ; Tester, 1994) ou encore de la démarche artistique (Davila, 2002 ; Lugon, 2000 ; ADAGP - Musée Picasso d'Antibes, 2000 ; Frizot, 1997) atteste de cette évolution<sup>2</sup>.

Cette diversité d'approches, par la pluralité des échelles et du vocabulaire utilisés, rend cependant confuses les conceptions de la marche. Les travaux d'ingénierie et d'économie des transports, par le biais d'une analyse macrologique et systémique, mettent ainsi en avant la *dimension physique et fonctionnelle du déplacement*. Outre des enjeux en termes de développement durable et de politique énergétique, ils révèlent les rapports de causalité entre la gestion de l'accroissement du trafic routier urbain et péri-urbain (offre et qualité des moyens de transport), la remise en cause des limites géographiques actuelles de la ville et l'évolution des comportements spatio-temporels du déplacement. À l'opposé, le monde de l'art et de la littérature se préoccupe davantage de la *dimension esthétique du mouvement dans l'espace*. Si la photographie et la danse s'attachent à déchiffrer et représenter les manières dont le corps bouge dans l'espace, la littérature, elle, témoigne des sensations presque désengagées du piéton en ville. De ce point de vue, la flânerie ou la promenade, dont l'étude occupe la plupart des travaux de ce champ, ont une portée essentiellement esthétisante : elles situent le piéton en spectateur du théâtre de la rue. Révéler la *dimension sociale de la mobilité urbaine* occupe, depuis dix ans, bon nombre de recherches dans le domaine des sciences humaines. Chez les sociologues de l'action par exemple, la mobilité apparaît comme une construction pratique et perceptive : outre des aspects fonctionnels et mécaniques, elle met en jeu la capacité des piétons à vivre ensemble et à tirer parti des informations perçues de l'environnement. Enfin, au croisement des sciences sociales et de la conception, les récents travaux sur l'accessibilité des piétons à l'espace public urbain font valoir la *dimension sensible du cheminement*. Dépasant les approches en termes de handicap des personnes ou de situations urbaines handicapantes, ils montrent en quoi la mobilité urbaine convoque simultanément l'ambiance des lieux, la perception et les compétences motrices du piéton (Thomas, 2005).

Or, c'est précisément cette dimension perceptive et corporelle de la marche en ville qui retient ici notre attention. Le présent article se propose donc de dresser un état des lieux des travaux actuels sur la marche qui ont focalisé leur réflexion sur ces aspects. Trois champs

---

<sup>1</sup> Nous pensons aussi bien aux travaux de Walter Benjamin et Georg Simmel qu'à ceux de Lewis Mumford qui, avec des points de vue différents, alimentent la discussion sur les rôles conjoints du piéton et des transformations urbaines dans l'appréhension de la ville au quotidien.

<sup>2</sup> Notons également la profusion d'ouvrages, et de guides, sur la marche en général, et sur la randonnée en particulier.

disciplinaires sont plus particulièrement étudiés : l'anthropologie, la sociologie et l'urbanisme. Il s'agit, à travers leur revue, de révéler non seulement des points de vue particuliers sur cet acte urbain ordinaire mais aussi les convergences et divergences entre disciplines. L'article pose également la question de la pertinence d'une échelle de description et d'analyse de la marche aussi fine. Comment la prise en compte des aspects perceptifs et kinesthésiques de la marche peut-elle renouveler le questionnement sur le réaménagement des territoires piétons de la ville du XXI<sup>e</sup> siècle ?

## **LA MARCHÉ : UNE TECHNIQUE DU CORPS**

*« La marche : habitus du corps debout en marchant, respiration, rythme de la marche, balancement des poings, des coudes, progression le tronc en avant du corps ou par avancement des deux côtés du corps alternativement (nous avons été habitués à avancer tout le corps d'un coup). Pieds en dehors, pieds en dedans. Extension de la marche » (Mauss, 1950, p. 380).*

L'anthropologie est une des premières disciplines à avoir étudié et décrit la marche. Phénomène social total par excellence, la marche est ainsi décrite par Marcel Mauss comme une technique du corps. Précisément, elle est un acte corporel acquis, appris et donc non inné dont les traits essentiels (rythme, gestualité, allure, posture...) varient selon les cultures, les sociétés, les modes et les convenances : « je savais bien que la marche, la nage, par exemple, toutes sortes de choses de ce type sont spécifiques à des sociétés déterminées » (Mauss, 1950, p.366). Dans *Sociologie et Anthropologie*, Mauss relate ainsi les observations d'Elsdon Best concernant la façon de marcher de la femme Maori en Nouvelle-Zélande : « les femmes indigènes adoptent un certain « gait » (...) : à savoir un balancement détaché et cependant articulé des hanches qui nous semble disgracieux, mais qui est extrêmement admiré par les Maori. Les mères dressaient leurs filles dans cette façon de faire qui s'appelle « l'onioi » (...). C'était une façon acquise, et non pas une façon naturelle de marcher. En somme, il n'existe peut-être pas de « façon naturelle » chez l'adulte. À plus forte raison lorsque d'autres faits techniques interviennent : pour ce qui est de nous, le fait que nous marchons avec des souliers transforme la position de nos pieds ; quand nous marchons, nous le sentons bien » (Mauss, 1950, p. 370). Outre cette dimension culturelle, de la marche, dont l'empreinte s'incarne dans le mouvement, Mauss fait valoir sa dimension sociale (voire sociétale). « La position des bras, celle des mains pendant qu'on marche forme une idiosyncrasie sociale, et non simplement un produit de je ne sais quel agencement et mécanismes purement individuels » (Mauss, 1950, p. 368). De ce point de vue, les façons de marcher des piétons résulteraient de prédispositions partagées à l'échelle de la société. Inscrite dans une tradition souvent séculaire, la marche, « acte traditionnel efficace » (Mauss, 1950, p. 371), engendrerait alors des tactiques d'adaptation, d'ajustement et de protection vis-à-vis de l'environnement.

Dans des ouvrages plus récents et plus directement centrés sur les questions urbaines, Pierre Sansot, lui-même grand arpenteur des villes, perpétue ce point de vue de l'anthropologie sur la marche. Chez Sansot, comme chez Mauss, marcher engage le corps... mais aussi et plus encore la pensée, les rythmes du piéton et sa perception. Précisément, la marche, chez Sansot, revêt un sens différent selon qu'elle s'effectue la nuit ou le jour. La promenade nocturne, apparentée à « la dérive de l'homme traqué » dans un de ces titres de chapitre, est ainsi une quête de soi. Elle prend une dimension initiatique dans la mesure où, par l'acte de pensée qu'elle favorise, elle participe d'une forme d'introspection et de

questionnement sur soi<sup>3</sup>. La promenade nocturne est alors bien souvent l'apanage des personnes en souffrance pour qui l'enveloppement de la nuit favorise l'exercice de la pensée. La marche en ville et de jour est différente. Elle apparaît plus banale, plus quotidienne. Il s'agit alors, pour Sansot, de comprendre ce qui fait l'ordinaire d'un parcours en ville et ce qui dessine ses traits quotidiens. Partant de l'idée selon laquelle « la ville se compose et se recompose, à chaque instant, par les pas de ses habitants » (Sansot, 1996, p. 139), il n'aura alors de cesse de démontrer en quoi la matérialité de la ville impose des rythmes différents de marche aux citoyens et, réciproquement, en quoi ces citoyens, du fait de leur différence (d'âge, de statut, de familiarité ou pas avec la ville) adoptent des rythmes de marche et des modes d'appropriation de la ville particuliers. « La rue et le boulevard peuvent se distinguer, dans leurs essences, par la marche qu'ils sollicitent : plus heurtée, plus saccadée, plus sinueuse dans la rue – plus fluide, plus souple et mieux contrôlée sur le boulevard. Les hommes s'approprient la rue en fonction de leur âge, de leur situation sociale et du rythme que ceux-ci supposent. La cohésion, la nature du groupe qu'ils constituent, se lit à travers leur conduite du trottoir » (Sansot, 1996, p. 139). La marche en ville serait alors de l'ordre du décodage et de l'exploration. Sous l'emprise de la ville, « présente, prenante, puissante » (Sansot, Poétique de la ville, p. 86), le piéton se doit alors de faire face aux événements imprévus et s'arranger du déjà vécu ou du déjà vu. Dans cet investissement et cette appropriation permanentes des lieux, chaque citoyen dessinerait alors des parcours qui recomposeraient le visage de la ville : « nous parlerions de trajets chaque fois qu'un être ouvre un sillage ou imprime à son parcours une cadence reconnaissable, modifiant ainsi la face visible de l'espace urbain. (...) il s'agit non d'une forme achevée mais d'un tracé à effectuer, non d'une structure impersonnelle mais d'une temporalité qui, à chaque instant, redistribue un fond et une forme » (Sansot, 1996, p. 144). Formulé autrement, ces « trajets » ne peuvent être compris comme des sillages dont la trace indélébile marquerait le sol à jamais, au point d'en faire des lignes d'orientation pour autrui, des chemins privilégiés de marche dans la ville. Ils sont à chaque fois les marques d'un rapport personnel et particulier à la rue, aux quartiers, à la ville ... qui, comme chez Mauss, s'incarnent dans le corps des piétons et le rythme de leur marche. Sansot relate ainsi les expériences cheminatoires particulières de quelques figures de marcheurs que sont les enfants, les amoureux, les militaires ou encore les légionnaires : « le mouvement de la rue importe à l'enfant au point qu'il ne varie guère ses actions avec les saisons : il s'assoit, seulement, plus volontiers avec les beaux jours (...). En groupe, ils délimitent, par des tracés à la craie, par des repères reconnus de tous, leur espace. Il fait bon y demeurer parce qu'ils y organisent leur propre monde, à l'abri des adultes. Il y descendent (c'est-à-dire qu'ils y dévalent) dès qu'ils en ont la possibilité (...). Point n'est besoin du terrain vague, il suffit que la rue ne soit pas trop mouvementée, qu'ils puissent disposer d'un rebord de fenêtre, de quelques marches, d'un enfoncement. Par leur immobilité, ils freinent le mouvement de la ville et, en créant ainsi une zone de repos, ils favorisent des courants, des contre-courants précieux » (Sansot, 1996, p. 140).

---

<sup>3</sup> La mise à jour du lien entre acte de marcher et acte de penser occupe bon nombre de travaux en philosophie. Chez Kirkegaard, Rousseau et Husserl par exemple, la marche est définie à la fois comme une manière d'être au monde et comme une manière d'habiter le monde. La marche mettrait alors simultanément en jeu le corps du piéton (ou plus précisément la manière dont ce corps mouvant nourrit sa relation avec le monde) et son esprit, l'exercice de la marche et son rythme favorisant ceux de la pensée. De ce point de vue, la marche favoriserait finalement la « fabrique du monde », le corps du piéton étant entièrement pris dans une relation de construction de soi et du monde.

David Le Breton, dans un ouvrage synthétisant les travaux de la sociologie anglo-saxonne, de la littérature et de l'anthropologie sur le sujet, met une nouvelle fois en avant cette dimension corporelle de la marche. Chez cet auteur, trois niveaux de description s'entremêlent pour donner à penser les multiples facettes de cette pratique ordinaire de la ville. Dans un premier temps, la marche est d'abord définie comme une activité d'ajustement entre les piétons et l'environnement. Empruntant largement aux travaux de Ryave et Schenken, l'auteur montre ainsi en quoi cette « expérience de tensions et de vigilance » (Le Breton, 2000, p. 134) sollicite le corps. Moyen physique du déplacement, celui-ci est tout à la fois l'instrument de régulation des rythmes conjoints de la marche (imposés par le lieu, son aménagement et la présence d'autrui) et le vecteur d'ajustement des distances interpersonnelles. Technique et physique, la marche en ville obéirait donc nécessairement aux codes implicites de la vie sociale. Dans un second temps, la marche est comprise comme une activité sensible. Outre une maîtrise physique des corps et des rythmes urbains, elle met les sens à l'épreuve. Ainsi,

- La vue constitue un opérateur de la marche. C'est elle qui permet non seulement au piéton de déchiffrer l'espace qui l'entoure, de s'orienter en son sein mais aussi de détecter la présence d'autrui et d'anticiper à distance sa trajectoire. La vue est aussi un vecteur d'appropriation de l'espace parcouru : elle est la voie par laquelle le piéton discrimine les points de repère qui lui permettent de s'orienter et de mener à bien son trajet. La vue est enfin un vecteur de régulation de la sociabilité urbaine : elle organise l'espace parcouru en un certain nombre de champs de « visibilité mutuelles » qui donnent à voir, à prévoir et à organiser les actions réciproques des piétons,

- L'ouïe expose le citadin aux bruits incessants de la ville, mais constitue, dans le même temps, un canal possible de sa mise à distance. « L'homme qui marche en ville baigne dans une sonorité souvent vécue à la manière d'un désagrément » (Le Breton, 2000, p. 135). Exposé aux nuisances sonores quasi permanentes du trafic urbain, le piéton appréhenderait la ville comme un milieu agressif, source de déplaisir et de gêne. Dans le même temps, il développerait des tactiques de protection contre cette immersion sonore subie : « la gêne est conjurée par un écran de sens, une mise à distance délibérée de la nuisance par une décision de ne plus l'entendre ou par la mise en jeu d'un imaginaire qui la désamorce » (Le Breton, 2000, p. 138). De ce point de vue, le piéton apparaît moins comme soumis aux contraintes de l'environnement sensible que comme acteur de son propre mouvement dans l'espace,

- Les dimensions tactiles et kinesthésiques, encore peu étudiées, sont décrites par David Le Breton comme des instruments de mobilisation du Soi. D'une part, elles révèlent au citadin son rapport charnel à la ville : « l'expérience de la pluie est une expérience du corps. Les gouttes frappent le visage, mouillent les cheveux, les chaussures. Elles font frissonner ou rafraîchissent, glacent parfois le passant surpris » (Le Breton, 2000, p. 142). En d'autres termes, les flux thermiques, parce qu'ils mobilisent le corps et transforment la posture, modifient l'image de soi que le piéton donne à voir aux autres. D'autre part, ces flux favorisent la sociabilité urbaine en bouleversant « le régime des apparences ». Ainsi rompues, pour un laps de temps parfois éphémères, les formalités d'usage imposées par la société s'allègent et permettent aux rencontres d'éclorre,

- Les odeurs, quant à elle, en marquant les territoires parcourus d'une « empreinte olfactive » parfois tenace, accompagnent le marcheur en même temps qu'elles enveloppent son corps. Simple fragrance, l'odeur entête, enivre ou repousse, modifie le rythme et la posture autant qu'elle signe le lieu.

Dans la continuité des travaux de Rodney Watson, David Le Breton qualifie enfin la marche de « relation affective » à la ville. Permise par le point de vue qu'il adopte - celui d'aborder la marche d'abord comme une expérience charnelle - cette caractérisation le conduit à

rendre compte de l'emprise des lieux sur le rythme du pas, la posture du piéton et son choix de parcours. Si « flâner nomme l'art de marcher en ville » c'est sans doute parce que « la marche urbaine est (...) un pli du corps » (Le Breton, 2000, p. 125). Elle est, dans tous les cas, une activité qui sollicite la sensorialité du piéton en même temps qu'elle se nourrit des modalités sensibles de l'espace urbain. La ville « magnétise » le pas, l'attire ou le rejette vers des zones plus ou moins attractives (les « zones d'ombre du marcheur »), en fonction de l'humeur ou de l'intuition du piéton, en fonction de sa disponibilité sensorielle également. Elle malmène son corps, lui offre le repos parfois, le heurte ou le pousse à choisir souvent entre la nonchalance des dérives urbaines et le dynamisme de ces allers-retours quotidiens.

### LA MARCHÉ : UN ACTE SOCIAL ET PERCEPTIF ORDINAIRE

On retrouve cette attention portée à la dimension corporelle et visuelle de la marche chez les sociologues qui se sont intéressés à la ville. Pour autant, leur démarche diffère de celle des anthropologues. Chez ces sociologues « urbains », la description de « figures de marcheurs » traverse bon nombre de travaux<sup>4</sup>. Plutôt que de les rappeler à nouveau et d'ajouter à une littérature abondante, notre choix se porte sur une lecture transversale des écrits récents de la sociologie urbaine qui, après le tournant pragmatique des années quatre-vingt-dix, envisage enfin le citadin comme un « être de locomotion » (Joseph, 2000, p. 16). Précisément, il s'agit de dégager les traits fondamentaux qui, du point de vue de ce champ disciplinaire, caractérisent cet acte social ordinaire.

*« Marcher, c'est forcément naviguer, observer et agir en même temps ; c'est ajuster son allure, sa direction, le contact physique avec l'environnement d'humains et d'objets, à l'occasion, penser aux salutations ou aux adieux, faire un mouvement de tête et, s'il s'agit de « marcher d'un même pas », signaler tout changement de rythme. Bref, c'est produire des indices de son activité au moment même de son effectuation, cadrer et marquer son déplacement avec et pour ceux qui l'observent » (Joseph, 2000, p. 18).*

L'attention à l'environnement est donc une des premières caractéristiques de la marche en ville. Parce qu'elle met les citadins en situation de co-présence, et qu'elle les oblige à négocier leurs actions respectives, la marche engage la perception. Autrement dit, sous une apparente banalité, « cette activité concertée » (Joseph, 1998, p. 18) obéit à un code de la circulation piétonne strict. Pour ceux et celles qui la pratiquent, il s'agit d'avancer dans les flux engendrés par la ville tout en évitant les collisions. L'organisation de ces « trajets de collision évitable » (Goffman, 1973, p. 22 et 25) repose cependant sur une anticipation et une préfiguration, à distance, de l'action d'autrui. Dans cet objectif, le piéton actualise un certain nombre de procédés de circulation qui, tous, font appel à ses compétences physiques (pas glissé, ajustement corporel, extériorisation), à sa culture sociale (nécessité d'une neutralité et d'une déférence en public) et à sa perception visuelle ((arrangements de visibilité, balayage visuel, coups d'oeil)<sup>5</sup>. Formulé autrement, la marche repose sur une

---

<sup>4</sup> Nous pensons bien sûr à la figure du flâneur décrite par Walter Benjamin, à celle de l'étranger chez Georg Simmel, à celle du passant chez Isaac Joseph ou plus récemment à la figure du badaud analysée par Jean-Samuel Bordreuil

<sup>5</sup> Pour une description plus détaillée des thèses de la sociologie anglo-saxonne sur ce sujet, se reporter à Thibaud, Jean-Paul (2002). *Regards en action. Ethnométhodologie des espaces publics*, Bernin, Ed. A la Croisée, Coll. Ambiances, ambiance, 262 p ; Thomas, Rachel (2005). *Les trajectoires de*



mobilisation permanente des potentialités de la ville et des compétences cognitives, perceptives ou pratiques du piéton. Lee et Watson montrent ainsi comment « s'arrangent » mutuellement la marche et le regard du piéton dans l'espace public urbain : « on peut considérer la directionnalité de regard par rapport à la directionnalité de marche comme liées de façon réflexive ou s'élaborant mutuellement, et comme constituante de trajectoire (...). Par exemple, les gens organisent sur les escalators leurs lignes de conduite proxémique et cinésique conjuguées afin de signaler la règle « Tenez-vous à droite », et ainsi créent une ligne d'attente visible sur le côté droit de l'escalier roulant et permettent aux gens de monter l'escalator, en marchant sur la gauche. Deux « channels » pour mouvements d'allure différentielle sont ainsi rendus évidents visuellement et autrement » (Lee et Watson, 1992, p. 101). Cette « expérience nécessaire du cadrage » (Joseph, 1998, p. 19) garantit la sécurité des individus, la dissociation nécessaire entre l'acte de marcher et les actes parfois annexes à la marche (achat, discussion...) et le respect des règles imposées par l'ordre social. « Autrement dit, la marche ne se contente pas de déplacer la perception, elle la peuple de l'intérieur, elle l'active à l'occasion de ses rencontres avec l'environnement et fait de la pluralité une conséquence pratique de la locomotion » (Joseph, 1998, p. 18).

La gestion des situations de co-présence est une seconde caractéristique de la marche en ville. Or, et c'est l'hypothèse de Jean-Samuel Bordreuil, ces régimes d'attention visuelle à l'environnement ne sont probablement pas sans conséquence sur la « praticabilité sociale » des espaces publics urbains (Bordreuil, 2000, p. 121). En effet, selon leur mode d'investissement et de fréquentation, les lieux permettent (ou à l'inverse rendent problématiques) certains registres d'actions. S'appuyant à la fois sur une re-lecture des travaux consacrés à la figure du flâneur et sur une analyse détaillée d'un corpus de textes et de photos témoignant de l'émergence de nouvelles formes de mobilité dans le Paris du XIX<sup>ème</sup> siècle, ce sociologue révèle les liens entre « régimes d'attentions visuelles à l'espace », culture urbaine et « orchestration des mobilités » (Bordreuil, 2005). Dans les années 1830, le flâneur est d'abord qualifié, du fait même de la particularité de ses modes d'attention visuelle, de spectateur de la vie urbaine. Le flâneur a en effet une activité visuelle continue, nourrie par des déplacements presque ininterrompus sur le territoire urbain. Lors de ces parcours, il se donne à voir, s'expose, mais se positionne toujours en spectateur désengagé de la vie qu'il observe. Ce régime particulier d'attention visuelle à l'espace, que l'on nomme « flottant », distingue le flâneur de deux autres « marcheurs urbains » : le badaud qui circule dans ou en marge des foules, captivé par le paysage urbain ou par l'émotion qu'il suscite et dont le régime d'attention s'apparente à de la contemplation béate ; le « lorgneur » qui scrute ses congénères et interrompt souvent leurs trajectoires physique et visuelle. Or, l'existence même de ces « types urbains » témoigne, selon Bordreuil, d'un lien entre l'organisation perceptive des lieux, les types de mobilité et le rapport à autrui qu'elle suscite. Souhaitant dépasser les limites d'une approche goffmanienne de la marche trop généraliste, Bordreuil propose donc de nouvelles pistes de travail. L'essentiel repose sur la prise en compte de la teneur problématique des situations d'ajustement des territoires. Pratiquement, il s'agit de comprendre ce qui gêne dans les empiètements subreptices des uns et des autres ou encore de découvrir les modalités d'organisation pratique et perceptive de la marche en groupe. Ces pistes-là sont abordées aujourd'hui dans le cadre d'un questionnement sur l'accessibilité des piétons à l'espace public urbain (Thomas, 2005). À travers la mise à jour d'une typologie des modes d'accès à la ville, dont la construction repose moins sur la discrimination de handicaps particuliers que sur celle d'« indices comportementaux » témoignant de rapports complexes entre

milieu ambiant, action motrice et attention perceptive, ce travail rend compte du caractère accompli de la marche en ville. De ce point de vue, « l'accessibilité à l'espace public urbain apparaît clairement comme une construction pratique située qui résulte de la combinaison entre les compétences usagères du passant (perceptive, pratique, comportementale et langagière), les ressources sensibles de l'environnement » (Thomas, 2005, p.166) et ses affects.

Car l'émotion, dont l'étude reste mineure et récente dans le champ de la sociologie urbaine, est aussi un des traits fondamentaux de la marche en ville. Rodney Watson, livrant son « angoisse dans la 42<sup>e</sup> rue », se propose de l'étudier d'abord comme « un phénomène public transparent », ensuite comme un « phénomène résultant d'un dispositif culturel complexe » (Watson, 1995, p. 199). Marcher dans Time Square, nous dit-il, engage le piéton dans une expérience paradoxale. Pourquoi ? D'une part, parce que cet acte social ordinaire participe d'une certaine fascination chez le passant, l'atmosphère du lieu ayant une véritable emprise sur le corps et l'attention. D'autre part, parce que marcher dans Time Square suscite une sensation de mal-être, le piéton étant exposé au regard du public et soumis aux risques de « perdre la face » (Goffman, 1973). Or, une manière de comprendre cette émotion en public consiste, pour Watson, à se préoccuper moins de l'état mental du piéton au moment du parcours ou du contexte social de la rue qu'à l'étudier comme un élément intrinsèque au caractère public du lieu. De ce point de vue, le sentiment d'angoisse et d'incongruité qu'il ressent lors de ses déplacements dans Time Square naîtrait d'une méconnaissance des règles implicites de comportement dans le lieu et d'une visibilité si grande de cette méconnaissance qu'elle en deviendrait un « observable » : « mes peurs se rapportent à ma présence dans l'espace public de Time Square, en tant que « lieu » d'observation interpersonnelle et, potentiellement, de coups d'oeils « focalisés » ou de regards informés. J'en suis ainsi venu à me préoccuper de contrôler les regards à mon endroit et de contrôler mon apparence visuelle pour ces regards (y compris, comme objets de ces regards, d'initier le moment où ils sont lancés) » (Watson, 1995, p. 200). En d'autres termes, en tant que piéton dans Time Square, Rodney Watson ne détiendrait pas le savoir nécessaire et partagée par la communauté habitant quotidiennement le lieu pour se comporter (physiquement et visuellement) selon les codes implicites du lieu. En se donnant à voir malgré lui comme un piéton « hors catégorie », il s'exposerait alors à une menace potentielle (d'ordre physique, verbale ou visuelle) qui ferait naître en lui un sentiment de peur. Autrement dit, la réflexivité à l'œuvre dans la marche organise aussi bien les procédures physiques et perceptives que l'émotion et donc l'expressivité des corps. De ce point de vue, largement partagé par les ethnométhodologues, « perception et expression constituent deux versants indissociables de l'organisation sociale de la marche » (Thibaud, 20002, p. 41). « Ainsi, rien n'est plus caractéristique de l'individu que les manières de se déplacer, les manières de faire, les manières de se faire voir, évidemment parce qu'elles disent ses manières d'être. Elles témoignent de ce qui l'agite en profondeur et de ce qui le nourrit. C'est ce qui fait l'essence singulière de l'acte de marcher : nous effectuons une simple translation spatiale et sommes à la fois transportés par une rêverie qui nous ouvre les portes du sensible (...) » (Valin, 2005, p. 2).

## **LA MARCHE, UN INSTRUMENT DE COMPOSITION DE LA VILLE**

Or cette rêverie à l'œuvre dans la marche à pied, et la perception des lieux qui la sous-tend, constituent des instruments de lecture et de recomposition de la ville.

*Ainsi les déambulations quotidiennes par lesquelles nous allons et venons, nous hâtant ici jusqu'à la course, nous attardant ailleurs jusqu'à la pause ou même jusqu'au séjour, avaient l'air d'obéir aux injonctions muettes de l'espace urbain (...). Mais voici que, pas à pas, les traces configurées au gré des préoccupations ordinaires mettent la ville en état de décomposition et sapent les fondements de la représentation qu'on en donne habituellement»(Augoyard, 1979, p. 127)*

Ce point de vue, adopté par des auteurs aux franges de l'urbanisme, de la philosophie ou de la géographie, tend aujourd'hui à renouveler les manières de concevoir la ville piétonne. Deux raisons peuvent être invoquées pour expliquer cet état de fait. Tout d'abord, ces travaux remettent en cause l'idée d'une adéquation stricte entre espace conçu et espace vécu : la ville, et plus largement le territoire urbain, existe et fonctionne d'abord à travers les usages qu'en font les piétons. C'est alors cette complexité des usages qu'il s'agit de révéler pour mieux la comprendre et pour transmettre aux concepteurs ou aux aménageurs des outils de dialogue et de projet. Jean-François Augoyard, le premier, a porté attention à ses pas qui, jour après jour, reconfigurent la ville au-delà de la logique du conçu. Interrogeant les habitants du quartier de l'Arlequin sur leurs trajets piétons ordinaires, il montre ainsi en quoi et comment la marche constitue la ville en même temps qu'elle la déréalise. « Le référent des cheminements n'est pas la simultanéité d'un ensemble spatial planifié, mais à chaque moment de la déambulation, la coexistence des différentes instances impliquées dans la vie quotidienne. L'explication, le développement en mouvement de cette coexistence ressemblent à une sorte de création par quoi l'espace investi prend telle ou telle qualité selon le moment, mais n'a plus de permanence en soi » (Augoyard, 1979, p. 20). Sa démarche, originale, se démarque des recherches anthropologiques et sociologiques précédentes. Si ces dernières se sont focalisées sur la marche comme mise en jeu du corps, le travail de Jean-François Augoyard remet à jour une sociologie des sens laissée en friche depuis la fin du XIXe siècle. Ce qui l'importe, c'est de démontrer qu'au-delà du bâti qui structure non seulement le paysage urbain mais aussi les trajectoires piétonnes, les ambiances de la ville enveloppent le piéton, le malmènent, le retiennent parfois... s'offrant alors comme autant de ressources pour s'approprier l'espace. L'apport premier de ces travaux réside ainsi dans cette « rhétorique cheminatoire » qui rend compte des styles de déplacement propres à chaque habitant et de la manière dont ces styles s'accordent ou s'opposent au bâti bien sûr, aux ambiances architecturales et urbaines surtout. Quatre types de figures sont ainsi successivement mises à jour : les figures élémentaires, les figures polysémiques, les figures de combinaison et les figures fondamentales. Toutes témoignent d'un code d'appropriation et de re-création des lieux particulier, propres à un habitant et à un espace-temps donné du parcours urbain, et dont la logique intrinsèque dépasse souvent l'apparence du visible. Le second apport de ces travaux réside dans la révélation de trois dominantes dans ces modes d'habiter et de pratiquer l'espace-temps urbain : la tendance « rétentionnelle » consistant pour le piéton à opposer l'espace du logement à l'espace extérieur ; la tendance « protentionnelle » consistant à orienter son mouvement et son parcours vers un objectif défini ; enfin, une tendance mixte dite « de composition eurhythmique de protension et de rétention », caractérisée par une variation des rythmes de cheminements selon les changements d'ambiances ou de cycle nyctéméral. De ce point de vue, « tout cheminement, tout habiter se donnent non seulement comme structures, figures mais aussi comme configuration, structuration c'est-à-dire déformation du bâti tel qu'il était conçu et recréation de l'espace par le sentir et la motricité » (Augoyard, 1979, p. 119).

La seconde raison avancée pour comprendre cette influence d'une philosophie ou d'une géographie des usages sur les modes de conception et d'aménagement de la ville est celle précisément d'une perméabilité de la réflexion à cette notion de « motricité » et à la logique

du « faire ». Usuellement, le terme « motricité » désigne « l'ensemble des fonctions biologiques assurant le mouvement » (Robert, 2002). La motricité renvoie donc à la capacité de tout organisme vivant à bouger une ou la totalité de ses parties. Cette définition fait cependant débat dans les disciplines actuellement engagées dans la réflexion sur la marche du piéton en ville. Pour certains, la motricité « connote la dimension spatiale, technique et fonctionnelle de la mobilité » (Amphoux, 1999, p. 43 ; Amphoux, 2004, p. 137). Dans cette pensée fonctionnaliste, elle renvoie à la nécessité de gérer les flux (de personnes, d'information ou de marchandises) et le désordre créé par ces flux dans les infrastructures urbaines. Pour d'autres, la motricité n'est pas réductible au seul fait de se déplacer entre un ou plusieurs points de l'espace<sup>6</sup>. Elle engage, de manière plus fondamentale, la manière dont le piéton éprouve l'espace. Au-delà de son trajet et des actions qu'il a à accomplir pour le mener à bien, c'est donc la question de ses sensations et de la façon dont l'environnement l'affecte qui devient prépondérante. Or, ce débat, loin d'immobiliser les travaux en cours, renouvèlent les registres de description et d'analyse de la marche autant que les objets d'étude qui lui sont apparentés. Ainsi, outre les conditions physiques et sociales d'un *déplacement* dans l'espace, c'est à l'emprise de l'environnement sur les rythmes, les postures du piéton ou ses choix de parcours que l'on s'intéresse. Sonia Lavadinho et Yves Winkin ouvrent à ce sujet une piste d'étude originale. Conscients de l'enjeu environnemental que représente aujourd'hui la « prise de pouvoir » de la marche à pied sur les autres modes de locomotion, ils réfléchissent aux moyens et conditions à mettre en œuvre pour inciter le citoyen à la marche et renforcer la place du piéton en ville. L'intérêt de leur proposition réside dans le lien qu'ils donnent à penser entre la dimension symbolique des aménagements urbains ou privés et la marche elle-même. Outre les infrastructures et dispositifs urbains dédiés à la marche, les accessoires embarqués par le piéton lors d'un parcours en ville (baladeurs, clés usb, vêtements particuliers...) participeraient d'un renforcement des « territoires du moi » : « 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 » (Lavadinho et Winkin, 2006). Or, en renforçant chez le piéton un sentiment d'égalité vis-à-vis des autres véhicules partageant l'espace public urbain, ils lui permettraient également d'accroître son emprise sur la ville et de « reprendre (...) une place historiquement première » (Lavadinho et Winkin, 2006). La prise en compte de cette dimension symbolique de la marche en ville, et un intérêt accru porté à la manière dont les piétons marchent quotidiennement dans l'espace public urbain, pourrait alors, sinon compenser, du moins infléchir des parti-pris parfois très lourds faits en matière d'urbanisme et d'aménagement de l'espace.

## CONCLUSION

Marcher en ville : un art ancestral qui, entre pratique itinérante de l'espace, mise en jeu de la sensorialité du piéton et construction perceptive de la ville, peut prétendre aujourd'hui à

---

<sup>6</sup> Dans la tradition phénoménologique par exemple, la motricité revêt une dimension fondatrice. Elle définit une forme de participation de l'être au monde, de l'ordre de l'impulsion. Précisément, elle désigne l'acte original par lequel l'homme répond dans l'immédiateté aux sollicitations (visuelles chez Merleau-Ponty) de l'environnement. La motricité réfère ainsi à une expérience pathique et restrictive du monde, c'est-à-dire non réflexive, de l'ordre du sentir, pendant laquelle l'homme s'éprouve comme un être en devenir.

retrouver toute sa place et toute son importance dans les milieux urbains du XXI<sup>ème</sup> siècle. Voilà résumé, en quelques lignes, l'essence même des propos de ces anthropologues, de ces sociologues et de ces urbanistes qui s'emparent aujourd'hui de cette thématique de la marche urbaine et qui, pour certains, la posent comme un « opérateur possible de nouvelles formes de renouvellement urbain » (Amphoux, 2004).

Nous adhérons à cette proposition. Mais pour des motifs quelque peu différents de ceux présentés dans cette revue thématique. Si la marche doit retrouver non pas un droit de cité mais une place centrale dans nos villes et dans les mégalo-poles du monde, c'est moins parce qu'elle représente un enjeu de la durabilité ou du renouvellement urbain que parce qu'elle constitue, dans son essence même, *une activité d'ancrage du piéton à la ville*. Formulé autrement, même dans sa fonctionnalité la plus ordinaire, la marche permet au piéton d'ÊTRE urbain et de FAIRE la ville. Cette activité d'ancrage se décline sous divers registres :

- *Ancrage pratique* : Sous l'apparente banalité d'une technique commune ancrée dans les corps, la marche met le piéton « en prise » avec la ville. Tirant parti des qualités de son environnement, détournant parfois ses défauts, le piéton adopte ainsi des « types de marche » particuliers qui, en retour, dessinent les visages pluriels de la ville,

- *Ancrage social* : « Une promenade en commun est aussi une unité parce qu'elle réunit, pour quelques heures peut-être, un certain nombre d'individus animés par une intention commune, par exemple se dégourdir. Les marcheurs ne sont pas simplement juxtaposés dans ce cas, mais entrent dans une action réciproque des uns avec les autres » (Simmel, 1981, p.50). Il s'agit alors de comprendre ces processus à l'œuvre et la manière dont ils influent sur le cours de la marche,

- *Ancrage perceptif* : Marcher, outre se déplacer dans un lieu ou d'un lieu à l'autre, c'est se laisser envelopper par le magma sonore de la foule un jour de soldes ou se sentir « retenu » par la granulosité particulière d'un boulevard urbain. Or, cette « emprise » sensible de l'environnement met en forme les points de vue perceptifs du piéton sur la ville,

- *Ancrage affectif* : La ville, enfin, tour à tour, malmène, angoisse, égare, épuise, fascine, attire... mettant en jeu, au gré des pas, la sensorialité du piéton et sa motricité.

Comment penser alors cette dimension d'ancrage de la marche urbaine ? Deux pistes d'étude nous semblent aujourd'hui pertinentes. La première est d'appréhender cette thématique de la marche urbaine comme un véritable objet de recherche. Or, outre la proposition de Sonia Lavadinho et Yves Winkin, peu de recherches l'ont abordé comme tel. À chaque fois, chez les auteurs dont nous venons d'exposer les travaux, elle est un instrument pour penser la dimension socioculturelle, sociale ou perceptive de l'habiter. Notre proposition diffère : il s'agit de l'aborder de front, pour elle-même, dans sa banalité certes mais aussi dans la complexité des « manières de faire », des situations et des affects qui la composent. Or, et il s'agit là de la seconde piste d'étude envisagée, un tel programme de travail exige probablement que nous nous interroguions davantage sur le caractère sensuel, voire quasi charnel, de la marche. Car, si finalement, faire quelques pas en ville, c'est autant rencontrer le bitume que des corps en mouvement, il faut aussi se rappeler que « cette coprésence est matière, et non seulement abstraction conversationnelle, et que le langage corporel mérite autant l'attention que la rhétorique du parler-ensemble » (Joseph, 2000)

## **Bibliographie**

ADAGP, Réunion des Musées Nationaux, Eds (2000). *Un siècle d'arpenteurs. Les figures de la marche*. Catalogue d'exposition du musée Picasso d'Antibes, 336 p.

Amphoux, Pascal (1999). « Motricité, mouvance, émotion ». *Europam 5, résultats européens*, Editions Europam, Paris, pp. 42-52

Amphoux, Pascal (2004). « Marcher en ville ». *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°97, pp. 137-140

Andan Olivier, Faivre D'Arcier Bernard, Lee-Gosselin Martin (2000)(sous la dir. de). *L'avenir des déplacements en ville*. Actes du colloque international 11e entretiens Jacques Cartier, Lyon, 7-9 décembre 1998

Augoyard, Jean-François (1979). *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*. Paris, Ed. du Seuil, 186 p.

Bassand Michel et Kauffman Vincent (2000). Mobilité spatiale et processus de métropolisation : quelles interactions in Bonnet Michel et Desjeux Dominique, *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, pp. 129-140

Benjamin, Walter (1982). Le flâneur in *Charles Baudelaire. Un poète lyrique à l'apogée du capitalisme*. Traduit de l'allemand et préfacé par Jean Lacoste, d'après l'édition originale établie par Rolf Tiedemann. Paris, Payot, pp. 55-98

Bonnet Michel et Desjeux Dominique (2000). *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, 224 p.

Bordreuil, Jean Samuel (2005). Culture, attentions visuelles et orchestrations des mobilités in *Les sens du mouvement*, Paris, Belin, pp. 207-215

Bordreuil, Jean Samuel (2000). Micro-sociabilité et mobilités dans la ville in Bonnet Michel et Desjeux Dominique, *les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, pp.109-125

Careri, Francesco (2002). *Walkscapes. Walking as an aesthetic practice*. Barcelona, Editorial Gustavo Gili.

Chelkoff Grégoire et Thibaud Jean-Paul (1996). *Ambiances sous la ville. Une approche écologique des espaces publics souterrains*. Grenoble, Cresson

Conseil Suisse de la Science (1997). *Des mobilités à la mobilité. Vers un paradigme intégrateur*. Berne, CSS, 250 p.

Davila, Thierry. (2002). *Marcher, créer. Déplacements, flâneries, dérives dans l'art de la fin du XXIème siècle*. Paris, Editions du regard, 192 p.

De Certeau, Michel (1980). *L'invention du quotidien : arts de faire*. Paris, Union Générale d'Édition, 375 p.

- Fargue, Louis Pierre (1932). *Le piéton de Paris*. Paris, Gallimard, 304 p.
- Frizot, Michel (1997). Comment on marche. De l'exactitude dans l'instant, *La revue du Musée d'Orsay*, n° 4, printemps 1997, pp. 74-83
- Gibson, James J. (1986). *The ecological approach to visual perception*. London, LEA.
- Gilbert, Margaret (2003). Marcher ensemble. Essai sur les fondements des phénomènes collectifs. Paris, PUF, 191 p.
- Goffman, Erving (1973). *La mise en scène de la vie quotidienne : les relations en public*, traduit de l'anglais par A. Kihm, Paris, Minit, 372 p.
- Husserl, Edmond (1992). *Méditations cartésiennes : introduction à la phénoménologie*, traduit de l'allemand par Gabrielle Peiffer et Emmanuel Lévinas, nouvelle édition, Paris, Vrin, 256 p.
- Joseph, Isaac (2000). Décrire l'espace des interactions in *Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographies à Cerisy*, Paris, Belin, pp.49-55
- Joseph, Isaac (1998). *La ville sans qualités*. Paris, Ed. de l'Aube, 209 p.
- Joseph Isaac et alii (1995)(sous la dir. de). *Gare du Nord : mode d'emploi*. Programme de recherches concertées, Plan Urbain-SNCF-RATP, Paris, Ed. Recherches
- Joseph, Isaac (1984). *Le passant considérable. Essai sur la dispersion dans l'espace public*. Paris, Méridiens,
- Kaplan Dominique et Laffont Hubert (2004) *Mobilités.net. Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris, FING-LGDG, 380 p.
- Kracauer, Siegfried (1995). *Rues de Berlin et d'ailleurs*. Paris, Gallimard, 184 p.
- Kirkegaard, Soren (1979). *Etapas sur le chemin de la vie*. Paris, Gallimard, 424 p.
- Laousse, Dominique (2004). Chronosapiens, le navigateur urbain in Kaplan, Dominique. et Laffont, Hubert (2004) *Mobilités.net. Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris, FING-LGDG, pp. 50-53.
- Le Breton, David. (2000). Marche urbaine in *Eloge de la marche*. Paris, Editions Métailié, pp. 121-146
- Livingston, Eric. (1987). Pedestrian Traffic Flow. *Making sense of ethnomethodology*. London, Routledge and Kegan Paul, pp. 21-27.
- Lugon, Olivier (2000). Le marcheur. Piétons et photographes au sein des avant-gardes, *Etudes photographiques*, n°8, pp. 69-91
- Mauss, Marcel (1950). Les techniques du corps in *Sociologie et anthropologie*, Paris, P.U.F, pp. 365-386

- Merleau-Ponty, Maurice (1987). *Phénoménologie de la perception*. Paris, Gallimard, 531 p.
- Munford, Lewis (2001). *Le piéton de New York*, Paris, Editions du Linteau, 194 p.
- Orain, Hélène (1997). Du côté des trajets. Types de mobilités quotidiennes in *Les sentiers du quotidien : rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville*, Paris l'Harmattan, pp. 97-119
- Paquot, Thierry. (2004). L'art de marcher dans la ville. *Esprit*, pp. 201-214
- Rousseau, Jean-Jacques (1967). Les confessions dans *Œuvres complètes*, tome 1, Paris, Seuil.
- Ryave A. Lincoln et Schenken James N. (1975). « Notes on the art of walking ». *Ethnomethodology, Selected readings, Middlesex*, Roy Turner (ed.) Penguin Education, pp. 265-274
- Sansot, Pierre (1998). *Du bon usage de la lenteur*, Paris, Payot, 203 p.
- Sansot, Pierre (1996). Marcher, marcher dans la ville... in *Poétique de la ville*, Paris, Armand Colin, 1ère édition 1971, pp. 138 -145
- Schelle, Karl-Gottlob (1996). *L'art de se promener*. Paris, Rivages poche/Petite bibliothèque, 171 p.
- Simmel, Georg (1981). *Sociologie et Epitémologie*. Paris, PUF, 238 p.
- Solnit, Rebecca (2002). *L'art de marcher*. Arles, Actes Sud, 400 p.
- Thibaud, Jean-Paul (2002). *Regards en action. Ethnométhodologie des espaces publics*, Bernin, Ed. A la Croisée, Coll. Ambiances, ambiance, 262 p.
- Thomas, Rachel (2005). *Les trajectoires de l'accessibilité*. Bernin, A la Croisée, Coll. Ambiances, ambiance, 183 p.
- Thomas, Rachel (2004). « L'accessibilité des piétons à l'espace public urbain : un accomplissement perceptif situé ». *Espaces et sociétés : architecture et habitat dans le champ interculturel*, n°113/114, pp. 233-249
- Thomas, Rachel (2004). Quand le pas fait corps et sens avec l'espace. Aspects perceptifs et expressifs de la marche en ville, *Cybergéo : revue européenne de géographie*, n°261, Disponible sur : <http://193.55.107.45/eurogeo2.htm> (consulté le 10 mars 2004)
- Thoreau, Henry David (1994). Marcher in *Désobéir*, Paris, Ed. de l'Herne, pp. 79-124
- Urry, John (2005). *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie*. Paris, Armand Colin, 253 p.
- Urry John et Sheller Mimi (2004). Le nouveau paradigme de la mobilité in Kaplan Dominique et Laffont Hubert, *Mobilités.net. Villes, transports, technologies face aux nouvelles*



*mobilités*, Paris, FING-LGDG, pp. 30-37

Valin, Yannick (2005). *Sur l'intime au détour du chemin : cheminement physique et processus artistique*. Mémoire de master 2 : spécialité professionnelle - développement culturel et direction de projet, Faculté d'anthropologie et de sociologie, Université Lumière Lyon 2

Walser, Richard (1987). *La promenade*. Paris, Gallimard, 116 p.

Watson, Rodney (1995). « Angoisse dans la 42e rue ». *Raison pratique n°6 : la couleur des pensées* sous la dir. de Patricia Paperman et Ruwen Ogien, Paris, EHESS, pp. 196-216

Winkin Yves et Lavadinho Sonia. (2006). « Quand les piétons saisissent la ville. Éléments pour une anthropologie de la marche appliquée à l'aménagement urbain ». *MEI Médiation et Information, Transparence et communication*, n°22, janvier.

Winkin Yves et Lavadinho Sonia. (2005). « Les territoires du moi : aménagements matériels et symboliques de la marche urbaine ». *Actes du colloque « développement urbain durable »*, université de Lausanne, 2005

Wolf, M. (1973). Notes on the Behavior of Pedestrian in *People in Places. The sociology of the familiar*. Ed. by Birenbaum A. and Saejarin E., New York, Praeger Publishers, pp. 35-48