

## La marche, du chemin faisant au faire chemin

Sabine Chardonnet Darmaillacq

► **To cite this version:**

Sabine Chardonnet Darmaillacq. La marche, du chemin faisant au faire chemin. Ambiances in action / Ambiances en acte(s) - International Congress on Ambiances, Montreal 2012, Sep 2012, Montreal, Canada. pp.435-440. halshs-00745948

**HAL Id: halshs-00745948**

**<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00745948>**

Submitted on 26 Oct 2012

**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.

## La marche, du chemin faisant au faire chemin

Sabine CHARDONNET DARMAILLACQ

Laboratoire ACS, ENSAPM, Graduate School of Architecture of Paris-Malaquais,  
France. sdarmaillacq@gmail.com

**Abstract.** *Walking is a relevant entry point and a good indicator of evolutions in urban society. The walker cannot be reduced to a pedestrian. Could walking become a new value and a collective urban intelligence for mobility and how can public space remain friendly and interactive? Lifestyles and mobility engender a new geography of territories, at the very moment when digital society is displaying information and offering new chains of services. It is interesting to understand how these service value gains can guarantee an access for all in the urban space, while associating in the best possible way technological developments to legible and welcoming spatial form.*

**Keywords:** *coprésence, échange, services urbains, liens temporels et territoriaux, ville cheminable, marche, marcheur*

La condition urbaine est faite de services, de réseaux d'information, de systèmes de production, de composantes environnementales, de microclimats, d'information commerciale, de structures perceptives et sensorielles. L'importance du potentiel en réserve de la marche et de la coprésence physique dans la représentation spatiale et territoriale comme dans l'aménagement paraît évidente.

Si le regain d'intérêt pour la marche est notoire, qu'il s'agisse de l'observation des formes de sociabilité, des bénéfices d'un développement personnel ou de santé, des stratégies métropolitaines devant les mutations choisies ou imposées du paysage de la mobilité, que savons-nous vraiment de la marche et de ses effets ? Quelles connaissances des corps mobiles, quels dialogues entre la réalité construite, l'espace visible et la condition urbaine immatérielle peuvent nourrir nos représentations de la mobilité et des territoires ? Peut-on projeter l'espace de la marche et faire marcher ?

### **Du marcheur vers son environnement : le marcheur n'est pas un piéton**

Considérer la marche revient à se pencher sur la composition des territoires et la composition des temps d'usage de la ville à partir de l'échelle locale, en regardant les espaces publics comme lieux de production, d'usages et de représentations.

L'espace, saturé par nos parcours visibles et invisibles, se définit autant par sa forme enveloppe ou délimitée que par sa topologie et les façons dont nous l'agissons et le parcourons. La mobilité pédestre y est d'autant plus complexe à modéliser que l'on observe la grande indépendance visuelle ou sensitive par rapport au mouvement du corps proprement dit. Le parcours visuel – dominant – et plus généralement sensible n'offre pas la même accessibilité que le parcours gestuel corporel ou que le parcours mental. En opposant *mapping* et *map-making*, Tim Ingold (2000) évoque le mapping que l'on fait en marchant, qui est un jeu

constant entre des souvenirs, le lieu présent et une conception du futur en constante évolution<sup>1</sup>. C'est bien là une réalité du parcours mental qui se souvient ou anticipe.

La projection traditionnelle en plan ne permet pas de saisir ni de composer l'espace riche de la marche. Les dimensions corporelles du marcheur induisent une composition stratifiée et interactive dans l'étendue horizontale, de l'espace d'accessibilité. Le *plan du pied* ne suffit pas à décrire ou projeter l'espace de la marche. Le marcheur emporte avec lui un corps et ses capacités physiologiques et cognitives, sans parler des objets qui l'accompagnent. Dans la représentation et l'élaboration spatiale des parcours, il devient indispensable de considérer également le *plan de l'assise* et de la pause, celui de *la main* et enfin celui de la réception visuelle, sensitive et cognitive, soit l'espace *de la tête*. Le plan de l'assise permet de s'isoler du sol, soi-même et ses objets, pour (se) poser un moment, attendre, manger, travailler, communiquer ou libérer la main. Le plan de la main est à la fois celui du tact et de l'équilibre, souvent pour l'enfant ou le vieillard, mais c'est surtout celui de l'échange, qu'il s'agisse de l'interaction entre hommes ou homme-service, homme-machine. Le plan de la tête, à la fois celui de la perception sensible et de la cognition, déploie un champ essentiellement visuel et auditif, et une connexion à l'information localisée ou embarquée.

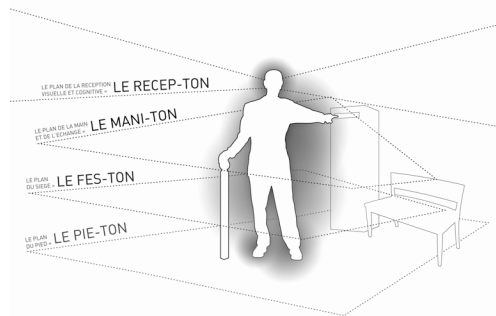


Figure 1. les strates du marcheur, SCD

## De l'environnement vers le marcheur

Le marcheur est un acteur efficace, contraint ou inventif, mais incontrôlable. Opportuniste et improvisateur, il se soucie peu des règles. La marche est certes incarnée, mais se resitue et se reforme en fonction des circonstances, des séquences temporelles et de l'adaptation cognitive et au milieu. Tour à tour programmée, inventée, spontanée, elle est réversible, interscalaire, transmodale. Le marcheur est alternativement client-consommateur de l'offre d'aménagement et d'aménités, et acteur-générateur, metteur-en-scène de sa mobilité. D'esclaves des infrastructures (le trop ou le manque), il devient, en une saute d'humeur ou d'usage, connaisseur agile ou amateur libre, friand de vie urbaine. Il aspire cependant à s'assurer de sa maîtrise temporelle ou de la faisabilité d'un retour (fatigue, charge, variation climatique) en usant si nécessaire de l'intermodalité. Il a donc besoin d'information autant que d'un espace adapté à la marche.

La densité, les échelles, les aménités, les ressources matérielles, sociales et immatérielles sont des critères tout aussi qualifiants de la marchabilité que les scores ou la métrique de la marche. Quatre types de situations spatiales urbaines sont ici observés en fonction des changements de densité et d'échelle :

---

1. Voir chap. 13, *Maps, Finding and Navigation*.

- le parcours de connexion en tant que tel et ses entre-deux (dis-moi d'où tu pars et où tu vas) correspond à la marche en peigne jusqu'à ce que, fractalisée, elle se vaporise en nuage ; la ligne devient slalom quand l'espace est saturé ;
- les intérieurs ou régions habitées des villes et des quartiers s'offrent à la porosité, la proximité et la marche en nuage ;
- les points nodaux de pulsation urbaine appellent une marche en pieuvre ou en rhizome ;
- les points nodaux en creux (les trous, enclaves et vides) demandent une marche de détour combinée à une stratégie du moindre effort.

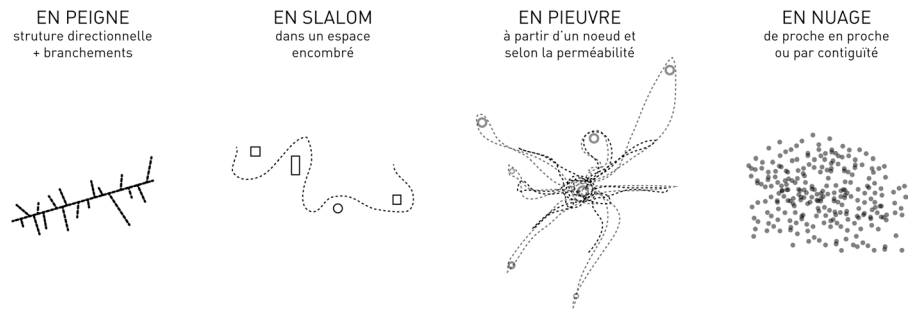


Figure 2. Les parcours et les situations spatiales, SCD

## Les valeurs de la mobilité, temporelles autant que spatiales

Si l'on pense un système local reposant sur l'invention de services innovants, de différents maillages et réseaux et d'un nouveau mobilier urbain intelligent, comment projeter l'espace de la marche du XXI<sup>e</sup> siècle ? Dans un contexte où liens temporels et territoriaux se projettent dans une nouvelle carte du temps, un nouvel âge des territoires, une appartenance multiple, la marche pollinise la ville entre infrastructures et microstructures.

La forme urbaine de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle a été celle de la voiture et des infrastructures spécialisées et fermées, et dont le modèle souvent résistant à l'innovation ne se renouvelle le plus souvent que dans l'infrastructure elle-même. La forme urbaine du XXI<sup>e</sup> siècle pourrait être celle de l'intermodalité et de l'information, intergénérationnelle et coopérative. La mobilité pédestre répond à l'émergence de nouvelles opportunités sociales et culturelles. Les configurations sociales et économiques évoluant plus vite que les grands réseaux structurants qui opèrent dans un système fermé, on assiste à une évolution des usages et des mentalités : dans un contexte de redistribution des vitesses et de désynchronisation temporelle des villes, on voit se profiler une dé-mobilité motorisée individuelle. Notre relation au temps crée de nouvelles frontières temporelles aussi importantes que les frontières territoriales.

Comment alors penser et opérer l'anticipation et en particulier la convergence et la synchronisation des mobilités ? Une nouvelle perspective dans l'enrichissement des échanges urbains et de la mobilité est envisagée en considérant ensemble l'infrastructure ou la ville productive, la ville de la connaissance ou suprastructure, et la ville milieu ou écostructure.

L'espace public naît de l'interaction entre les individus, socle de la vie sociale, mais aussi de l'interaction entre ces personnes, les objets et les formes spatiales, ainsi que de l'information. Sa conception gagnera à associer la stratégie, soit l'organisation incitative de l'espace propre à répondre à des besoins ou pratiques, et la praxéologie de la marche. Car si l'efficacité de la marche se construit entre pouvoir (capacité et décision) et savoir (connais-

sance du territoire et des composantes interactionnelles), l'action de la marche peut changer les relations sociales et l'expression symbolique d'un espace public.

## Un milieu de mobilité urbaine requalifié

Le projet d'un environnement marchable et plus durable ne peut reposer sur le seul développement d'une évaluation standard de l'aménagement matériel par le haut, construite par des indicateurs physiques de marchabilité, représentables en cartes ou tableaux. La forme de l'espace n'est pas déterminante mais incitative. La rapidité de transformation de la ville 2.0 l'emporte sur le temps long des infrastructures et propose une entrée complémentaire à celle de l'aménagement traditionnel. Les interactions spatio-physiques, spatio-comportementales et spatio-psychologiques requièrent une double analyse : du marcheur vers son environnement et de l'environnement vers le marcheur, et une attention vers les champs de pratiques ascendantes et les réseaux numériques. Nous chercherons donc à développer une analyse à la fois matérielle, sensible et sociale de la marchabilité.

Nous considérons que quatre strates au moins caractérisent le territoire :

- celle du sol, de l'hydrologie et de la morphologie, ce qui tient les choses ensemble ;
- celle des réseaux d'infrastructure et d'équipement (eau, énergie, transports, habitation), ce qui alimente et régule la ville ;
- celle des réseaux sociaux, ce qui vit et renouvelle la vie urbaine ;
- celle des réseaux immatériels, ce qui véhicule l'information et alimente l'échange.

Concevoir un système pour la marche se fonde sur leur interaction et ne revient pas, à l'évidence, à couler un bitume linéaire et lisse, équipé d'Abribus, de plans ou de panneaux directionnels.

### *Deux projets de recherche-action pour la marche dans deux milieux métropolitains de densité variable*

On admet l'incomplétude du dessin d'un réseau-marche et sa réversibilité. Il s'agira de fabriquer un système qui réponde à la fois à la faible inertie des marcheurs et à leur forte adhérence aux lieux, aux environnements et aux ressources. On retient l'adaptabilité et la sociabilité, comme bases du cahier des charges, et l'attention à l'ancrage, au contexte, à la rencontre, au choix du rythme. Le franchissement de distances fera place à la mobilité choisie, selon la loi du moindre effort, mais aussi à la plasticité, aux ressources fonctionnelles, sensibles et cognitives. Les changements de volume, de poids, de force seront associés à l'énergie avant la vitesse.

### *La faible densité du Plateau et du Cluster Scientifique de Saclay*

Sur le vaste horizon du plateau de Saclay, à la fois territoire agricole ouvert et cluster scientifique du Grand Paris, les étudiants, chercheurs, agriculteurs et résidents sont captifs de la voiture et de l'alternance entre la congestion routière aux heures de pointe et le vide de l'espace déserté aux heures creuses et en soirée. L'hypothèse est ici d'injecter du mouvement à l'échelle humaine pour fabriquer de l'espace public dans un territoire en développement. On se fonde sur une structure participative et collaborative, innovation ascendante qui repose sur un système relié à l'information ouverte.

Nous travaillons sur deux objets pour projeter un espace public marchable à l'intersection des acteurs du territoire, du numérique et du marcheur : un réseau maillé de sentiers urbains et de voies à l'échelle du marcheur, et un outil numérique collaboratif. Ce dernier s'appuie sur une collecte des ressources existantes et en émergence par un processus de cartographie participative sur la base d'Open Street Map associé à la plateforme de données ouvertes Chimère. Les thématiques retenues sont :

- les mobilités et co-mobilités : itinéraires de la marche, loueurs de vélos, sites de co-voiturage, vélopartage ou d'autopartage, information sur les transports publics...
- les lieux de la culture et du patrimoine : biodiversité, paysage et points de vues, exploitations agricoles, architecture, réseau des rigoles, patrimoine archéologique...
- les lieux de la vie au quotidien : restauration, cafés, pharmacies, cinémas, collecte de déchets, zones WiFi...
- les lieux du sport et du loisir, les équipements et associations...
- les solidarités : hébergement, échanges, coups de main...
- les événements : expositions, concerts, marchés, randonnées, vie associative...
- les projets sur le territoire : Saclay en 2015, 2020, 2030...

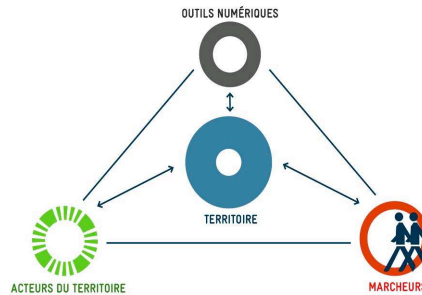


Figure 3. La relation acteurs-espace public

À l'heure où nous écrivons ces lignes, le travail est en cours et ne peut pas encore être évalué.

### La forte densité de Paris 2030

Le principe du projet SUCH<sup>2</sup> est celui d'un milieu de mobilité, d'un système de marche à déployer dans l'épaisseur urbaine sur le terrain de la ville de Paris et à Saint-Denis. Le principe de HUB Marche articule le *réseau*, soit les échanges de flux spécifiques entre lieux et points nodaux, et l'*aire* avec les relations de contiguïté. Il se compose de quatre échelles :

- Le niveau d'échelle 1 : le pôle de mobilité. Il correspond aux points nodaux de rang métropolitain, aux gares ou forts lieux d'interconnexion. Il accompagne l'infrastructure et correspond à une marche connectée en rhizome. Il permet d'opérer la coprésence et le désassemblage, de s'échapper de la chaîne pré-dessinée des infrastructures de transport. Il apporte de l'information et des services métropolitains. Il répond au niveau cognitif (orientation, intégration).
- Le niveau d'échelle 2 : la station urbaine de mobilité, porte de l'intermodalité. Elle est polyfonctionnelle, permanente, génératrice-relais de mobilités et de services de proximité. Elle répond au niveau somesthésique comme au niveau cognitif par des boucles d'amélioration de qualité, d'offre de soin du corps ou de service à la personne (accompagnement, livraison, consigne, aide intergénérationnelle), de l'information relayée. On y accueille les ateliers de mobilité partagée (apprentissage, solidarités).
- Le niveau d'échelle 3 : les bornes mobiles de mobilité. Relais éphémères mais connectés de mobilités et de services, un expressionnisme des mobilités. Il s'agit d'une décentralisation fine des équipements adaptée aux rythmes métropolitains, à l'actualité environnementale ou urbaine. Elles bougent avec les saisons, le climat, les événements. En

2. SUCH, *Sentiers Urbains, Connexions & Hub pour la Marche à Paris*, dans le cadre de l'appel à projet Paris 2030. Voir Chardonnet Darmaillacq S. (2012).

réponse aux besoins de portabilité ou de flexibilité-adaptabilité, on imagine des objets et espaces séquencés qui peuvent être déplacés, démontés, transportés, dépliés, combinés, adaptés, connectés. Le médiateur humain ne perd rien ici à être combiné au médiateur numérique.

- Le niveau d'échelle 4 : le mini Hub mobile ou mobilier embarqué, aujourd'hui à l'état de smartphone. C'est aussi un relais des ateliers de mobilité partagée.

SUCH est la projection d'un ensemble ouvert :

- un maillage de sentiers urbains dédiés aux différentes formes de la marche et de l'échange, première étape pour une armature et du lien territorial ;
- un ensemble de données co-présentes et actives ;
- un Hub-marche, ses pôles et ses stations : associant le physique, le cognitif et le numérique localisé pour redistribuer les possibles.

C'est l'énergie de l'imaginaire et de la connaissance.

Alors que la société numérique déploie de l'information et offre de nouvelles chaînes de services, considérer la mobilité et plus particulièrement la marche revient à faire référence aux mutations des systèmes technique, écologique et économique, aux transformations des modes de vie et d'habitation des territoires, et à leurs représentations ethnoculturelles. La personne mobile, alternativement *cliente* ou *actrice*, tend à devenir conceptrice et coproductrice de sa mobilité, alors que derrière la convergence entre déplacement, communication et connectivité, on voit se profiler la *coprésence*. Il reste à évaluer comment ces plus-values de service pourront garantir un accès et un accueil pour tous dans l'espace urbain.

## Références

Chardonnet Darmaillacq S. (2012), SUCH, Sentiers urbains, connexions & Hub : enjeux d'une infrastructure de marche à Paris, in Rouillard D. (dir.), *L'infraville/Futurs des infrastructures*, Paris, Archibooks, pp. 148-157

Ingold T. (2000), *The Temporality of the Landscape. Essays on livelihood, Dwelling and Skill*, London, Routledge. Voir chap. 13, Maps, Finding and Navigation, pp. 219-242.

## Auteur

Architecte dplg et Docteur en Urbanisme et dynamiques de l'espace, Sabine Chardonnet Darmaillacq enseigne le projet architectural et urbain à l'ENSA Paris-Malaquais et dirige un parcours de PFE. Rattachée au Laboratoire Architecture, Culture et Société, elle est responsable scientifique de programmes de recherche sur la Marche en milieu urbain et périurbain. Elle co-dirige le Colloque de Cerisy (juin 2012) « *Le génie de la marche, Poétiques, savoirs et politiques des corps mobiles* ».