

LE POINT A ET LE POINT B.

Portrait critique et historique de la marche urbaine

mardi 30 décembre 2025, par Karim Ait-Gacem et Marie Gérard



Avant-propos

Aller et venir en toute liberté. Avoir la capacité de le faire. Céder le passage ou non à plus solide que soi, attribuer la responsabilité des dégâts, ou avoir le droit de flâner tête en l'air... La gratuité, la contrainte, le confort, la vigilance, la rencontre : les modalités qui régissent notre partage de ce qu'on appelle communément depuis les années 80 « l'espace public » | 1| sont le résultat toujours changeant de rapports de force, depuis les luttes entre groupes d'utilisateurs des premiers temps du déplacement moderne jusqu'aux luttes entre groupes d'influence qui abordent la question de la circulation – désormais composante majeure du fonctionnement de notre société contemporaine - sous l'angle de l'enjeu écologique, sanitaire, ou socio-économique.

Cette étude en deux chapitres cherche à revenir aux fondements de la question de la marche à l'aune de l'espace urbain, puisqu'il semble que l'ordre établi à l'ère pétrolière pourrait vaciller : à Bruxelles, à Charleroi, à Liège, une nouvelle vague de piétonisation des espaces est en cours, bon gré mal gré – et

d'autres mobilités douces sont invitées à participer à la redistribution des cartes. Dès 2027, un nouveau Code de la voie publique viendra remplacer ce que l'on nomme familièrement le « code de la route », pour intégrer des complexités nouvelles. Le fait de marcher – d'occuper le territoire et d'y déambuler, pour celles et ceux qui vont sur deux pieds, est l'objet de revendications qui traversent un large spectre d'enjeux sociétaux.

Nous entamons ici un premier chemin d'exploration des facettes de cette pratique fondamentale, en proposant deux regards. Dans un premier temps, Marie Gérard Petré, docteure en philosophie, randonneuse aguerrie en montagne comme en banlieue et animatrice au sein de l'asbl urbAgora, nous proposera une mise en perspective de différentes conceptions et fonctions de la marche pour défricher nos horizons à travers les points de vue d'auteur·ices qui ont fait de la marche l'objet et/ou le moyen de leur pensée ; ensuite, nous suivrons Karim Ait-Gacem, Liégeois d'adoption, historien de formation, vidéaste et animateur au Musée des Transports en Commun, qui s'est plongé dans les archives du journal la Meuse pour y interroger la pratique de la marche en milieu urbain à Liège sur la période 1880-1950, à l'époque charnière où de nouvelles techniques de déplacement émergent, se confrontent, chamboulent l'occupation de l'espace – et vont le transformer de manière durable.

Puisse ce petit opus nous éclairer sur le pouvoir des pieds et le bon usage de nos pavés.

I. Les Pieds sur Terre (*Marie Gérard Petré*)

« Dans la marche se trouve la préservation du monde »
Thoreau

Marcher semble anodin. Une activité machinale et silencieuse qui n'étonne personne. À bien y réfléchir, la marche à pied recouvre cependant une gamme de situations incroyablement variées et l'on se tromperait si on la ramenait au seul déplacement d'un point A à un point B. La marche est en effet présente de multiples façons dans la vie des humains, elle revêt de multiples significations. Si les humains ont marché parce que cela s'avérait d'abord nécessaire à leur subsistance quotidienne, ils ont marché

pour une foule d'autres raisons : pour aller à la guerre ou la fuir ; pour survivre, en posant un pied devant l'autre et encore un ; pour rencontrer le sacré, le divin ; pour méditer, penser, s'émerveiller et contempler la beauté de la nature, se découvrir soi-même à travers elle ; pour s'adonner à la flânerie dans les villes, pour être vus et remarqués ; mais aussi pour faire du sport, prendre soin de soi, de son corps et de son « capital santé » ; enfin, pour occuper l'espace public, manifester, faire foule, montrer la force et la détermination du groupe, pour porter quelqu'un au pouvoir ou pour faire peur ; pour s'opposer, critiquer, condamner, réclamer, revendiquer.

Aujourd'hui, dans nos sociétés contemporaines, la marche est au centre de propos, de dispositifs, de revendications, d'incitations, d'injonctions polymorphes, voire contradictoires. Entre la voiture et les escalators, nos modes de vie sont devenus tellement sédentaires que l'OMS rappelle par exemple qu'il est bon de marcher 10 000 pas par jour pour préserver sa santé. Pourtant, au même moment, la randonnée – et d'autres sports associés comme le jogging ou, plus récemment, le trail – se renouvelle et, en raison notamment de l'essor des technologies numériques, attire un public toujours plus large. Dans les villes, la question de la marche est également au rendez-vous puisque, sous la pression conjuguée d'enjeux écologiques et touristiques, les métropoles élaborent des plans de mobilité afin de permettre aux piétons, jadis évincés par les voitures, de retrouver un peu de place et un peu d'air. Mais la marche existe aussi dans les propos de philosophes, d'artistes et de sociologues contemporains qui, s'appuyant sur toute une tradition, en font l'éloge pour critiquer notre société de la vitesse, de l'image et de la fragmentation subjective... Elle est également présente dans les conseils pour « réussir sa vie » que ne cessent de prodiguer les coachs et les adeptes du développement personnel et toutes sortes de d'applications numériques sont aujourd'hui dédiées à la marche.

Pas besoin de poursuivre plus longtemps ce petit inventaire pour identifier un point important : dans le contexte contemporain, la marche est devenue une activité valorisée au nom de la santé, du sport, du loisir, de la spiritualité ou du tourisme. Pour le dire un peu brutalement, c'est donc une marchandise dont on fait la promotion en vue de la vendre et que l'on peut acheter. La marche qui, nous allons le découvrir, a chez nous une très longue histoire qui plonge par exemple ses racines dans les pèlerinages, est par conséquent aujourd'hui aussi devenue, dans le cadre de notre société capitaliste, une marchandise, plus

précisément une marchandise de type culturel (spirituelle, sportive, touristique, etc.). Comme toute marchandise, elle a donc pour vocation de faire circuler du capital, de créer de la valeur. Mais – et telle est notre question – l'activité de marcher s'est-elle complètement dissoute dans l'ordre de la marchandise ? N'y a-t-il rien dans la marche, en particulier quelque chose de foncièrement émancipateur, qui résiste à sa marchandisation ? Et si tel est le cas, ne conviendrait-il pas également de réfléchir à nos droits de piéton, nos droits de marcheur, c'est-à-dire aussi au droit des individus d'arpenter librement la terre ?

Afin d'envisager finement ces questions, il est intéressant de prendre un peu de recul et de parcourir quelques-unes des figures de la marche à travers l'histoire des sociétés occidentales. Car la marche a une histoire. En effet, c'est vraiment à partir du XVIII^e siècle, avec la révolution des Lumières, que s'invente à proprement parler la marche telle que nous la pratiquons encore aujourd'hui, c'est-à-dire, la randonnée, le voyage à pied. Jusque-là, pour le plus grand nombre, elle est seulement un mode de déplacement, intrinsèquement lié à l'effort pour la subsistance quotidienne et le travail, et elle s'apparente donc plutôt à une condition qu'à un loisir. Les choses changent au XVIII^e siècle : alors que s'élaborent les innovations techniques de la révolution industrielle – celles-là même qui sont à la base du développement ultérieur des transports motorisés qui permettront d'en finir avec la marche à pied comme moyen essentiel de déplacement – un goût nouveau pour la nature apparaît et promeut la marche qui devient à partir de cette époque une « activité culturelle délibérée ». Marcher pour découvrir les paysages de la nature tout en se laissant aller au gré de ses pensées, de ses émotions et de ses sensations, ce n'est en effet qu'à partir du XVIII^e siècle que c'est culturellement possible.

« Si l'histoire de la marche est plus ancienne que celle de l'humanité, écrit Rebecca Solnit, la marche en tant qu'activité culturelle délibérée, et non plus simplement moyen d'arriver à une fin, apparût en Europe il y a quelque siècles seulement, du temps de Rousseau à qui elle doit beaucoup » [2].

Le XVIII^e siècle est donc le lieu d'un paradoxe puisqu'il invente simultanément les conditions qui liquideront la marche comme mode de déplacement et celles qui l'encouragent comme loisir esthético-spirituel.

C'est ainsi que les Européens, et d'abord les Anglais, commencent à sillonner pour le plaisir les campagnes et les montagnes et que naît ce que l'on appelle, à proprement parler, la randonnée. Mais une autre manière de marche spirituelle s'invente simultanément dans les villes qui, au XIXe siècle, se transforment et gonflent de façon folle sous l'effet de l'exode rural : ici, ce ne sont pas des randonneurs, mais des « flâneurs » qui marchent non pas pour découvrir la nature sauvage - la *wilderness* des américains -, mais pour se perdre et s'abandonner aux sensations contrastées que suscite le labyrinthe de ces nouvelles villes modernes. Enfin, à la fin du XIXe siècle, avec la naissance du moteur à explosion, les premières automobiles apparaissent dans l'espace urbain. Alors que les rues étaient jusque-là envahies par les passants et les piétons, ceux-ci se verront progressivement obligés de se ranger le long des nouveaux trottoirs pour laisser libre cours à la circulation automobile...

Au XXe siècle, tandis que la voiture individuelle, qui sera la marchandise phare des « Trente Glorieuses », s'impose comme l'un des premiers modes de déplacement, la marche reste bien présente : pour certaines avant-garde esthétiques et littéraires, notamment chez les surréalistes puis les situationnistes, la flânerie dans les villes devient l'instrument d'une critique de l'urbanisme fonctionnaliste qui s'impose souvent de façon brutale ; parallèlement, la pratique de la randonnée continue de se structurer, de s'institutionnaliser pour conquérir finalement le grand public à partir des années 70, ces années d'un nouveau « retour à la nature ». Mais nous verrons que le XXe siècle, mouvementé, est aussi le théâtre par excellence d'autres types de marches : les marches politiques, les marches révolutionnaires, par exemple avec les marches de Gandhi ou de Martin Luther King.

Avant cependant d'en venir là et de réfléchir sur cette base à notre situation présente, explorons quelques figures de la marche à pied dans la modernité. En faisant de la marche une véritable activité culturelle, il semble en effet que la modernité contraste avec les temps qui précèdent. Pour commencer, tâchons donc de mieux cerner ce contraste : reportons-nous un court moment en arrière, au temps des cathédrales, au Moyen-Age, avant la révolution scientifique des XVIe et XVIIe siècles, avant la révolution française et la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, avant la révolution industrielle et la révolution des transports, autrement dit : avant ce que l'on appelle l'époque moderne, la « modernité ». Quittons notre

monde de la vitesse et de l'instantané des communications virtuelles pour essayer de nous replonger dans cette société d'autrefois. Que peut-on dire de la marche à cette époque ?

I.I. La marche autrefois : la subsistance, la guerre, la foi

On s'en doute, la société ancienne, c'est une société où l'on marche. Dans un environnement où ni les trains, ni les automobiles, ni les avions, ni internet n'existent, la marche est le premier moyen de déplacement et de communication. Les seuls autres moyens de transports qui existent recourent à l'énergie et à la traction animale : les chevaux sont montés par des cavaliers, mais peuvent également tirer des voitures et des carrosses ; les ânes, les bœufs, les chiens peuvent aussi tirer des véhicules et des charrettes. Sur ce point, soit dit en passant, on remarquera que les moyens de déplacement ont toujours été socialement hiérarchisés : depuis toujours, les plus nantis cherchent à se distinguer du peuple et des pauvres notamment en usant d'autres moyens de déplacement, plus efficaces, plus rapides, plus protégés, physiquement moins pénibles que la marche à pied, par exemple le cheval, la voiture ou les chaises à porteurs. Dans ses Mythologiques, Roland Barthes note d'ailleurs :

« Marcher est peut-être – mythologiquement – le geste le plus trivial, donc le plus humain. Tout rêve, toute image idéale, toute promotion sociale supprime d'abord les jambes, que ce soit pour le portrait ou pour l'automobile » [3].

On marche cependant beaucoup dans la société ancienne et pour toutes sortes de raisons. Marcher, c'est d'abord la manière première de se déplacer pour la plupart des gens qui ne possèdent pas de monture et pas de voiture. La marche est nécessaire parce qu'elle est liée au travail, à la subsistance. On marche à côté des bêtes qui portent les poids lourds et tirent les charrettes ; on marche pour aller louer ses services, s'embaucher dans une ferme ou chez un artisan, on marche pour aller chercher du bois de chauffage dans la forêt voisine ; on marche pour se rendre au puits pour prélever de l'eau ; on marche avec les bêtes lors des longues transhumances d'été. Les artisans marchent de patron en patron ou de chantier en chantier, tout comme les marchands, les soldats, les colporteurs, les bergers et les gardiens des troupeaux ; sur les routes et dans les cités de la chrétienté, on rencontre aussi des pèlerins et des frères mendiants, franciscains ou dominicains, qui marchent, prêchent et mendient sur les chemins... Dans son étude sur le

vagabondage, la juriste Sarah Vanuxem écrit ainsi :

« La vie sur les routes était singulièrement intense aux 14ème et 15ème siècle : le colporteur promenait ses marchandises ; sur les bords des fossés, le cordonnier ambulant réparait les souliers ; aux fenêtres, un musicien venu on ne sait d'où chantait. Puis, les pèlerins allaient de Saint-Thomas à Saint-Jacques ; les frères mendiants prêchaient de ville en ville ; les pardonneurs vendaient « les mérites des saints au paradis ». On rencontrait encore des jongleurs, des marchands d'animaux, des soldats en congé ou rejoignant une armée, côtoyant une multitude de mendiants, pendant que des bandes de voleurs peuplaient les bois voisins [4] ».

Les animaux circulent également partout. Dans l'économie agricole ancienne, les bêtes sont en effet indispensables non pas d'abord parce qu'on les mange, mais pour le fumier qui permet d'enrichir des sols structurellement pauvres et épuisés par la culture des céréales, répétée d'années en années. Les bêtes n'étaient donc pas attachées à une étable ou à une prairie privée : elles se promenaient plutôt sur les bords des chemins et dans les « communs » dont l'organisation permettait aux pauvres et aux paysans sans terre de nourrir leurs quelques bêtes en échange de quoi celles-ci enrichissaient la terre de leurs excréments [5]. La pratique millénaire de la transhumance, où la marche des hommes et des bêtes est centrale, s'inscrit dans ce contexte des communs. Mais les animaux ne sont pas seulement présents sur les bords des chemins de campagne, ils vagabondent également dans les bourgs et les villes :

« Au Moyen-Age, en effet, les animaux étaient admis en ville, note à nouveau Sarah Vanuxem. En particulier, les églises ouvraient leurs portes à tous les êtres de la chrétienté vivant en liberté. Ainsi, les cochons, les animaux de basse-cour, les chiens, les chats déambulaient autour des habitations, dans les rues et jusque dans l'enceinte des lieux sacrés. La raison en est que les animaux remplissaient un rôle social essentiel : dotés de multiples fonctions utilitaires, ils surveillaient les étables, aidaient à la chasse, apportaient de la compagnie, nettoyaient les rues, et participaient au transport des humains comme des marchandises » [6].

Marcher est aussi l'activité militaire par excellence ainsi que l'indique d'ailleurs l'étymologie du terme « piéton » qui désigne

initialement le soldat qui voyage à pied, par opposition au soldat cavalier qui se déplace à cheval. On marche pour se rendre à la guerre, on marche aussi pour fuir la guerre ou les famines, comme, on le sait, c'est encore le cas aujourd'hui. Mais la marche n'a pas qu'une fonction utilitaire liée à la subsistance, à la survie ou à la guerre. Dans une société irriguée de part en part par la religion, c'est aussi une activité qui a trait au sacré, qui permet de se rapporter au sacré, de participer au sacré.

« Le pèlerin voyage à pied, dans l'austérité et la difficulté, l'effort et le dénuement, vers un lieu de dévotion, un endroit tenu pour sacré selon sa religion, écrit Antoine De Baecque. Sur sa route, il rencontre d'autres pèlerins, est accueilli par des institutions qui le logent, le nourrissent, l'informent, renforcent sa foi, avant d'atteindre son but, souvent lointain, qui le confronte directement au sacré en métamorphosant une réalité profane en une présence surnaturelle. [...] Ce déplacement rituel à pied en hommage au divin apparaît dans de nombreuses cultures et religions, depuis le III^e millénaire avant J.-C. jusqu'à nos jours. Le pèlerinage s'inscrit dans une histoire de la très longue durée et il est universel. Cette pratique rituelle pédestre traverse toutes les religions, telle une internationale pèlerine. Chaque tradition, évidemment, possède ses récits, ses figures sacrées, ses itinéraires, ses sanctuaires, ses cérémoniaux, ses habitus pédestres, mais ce phénomène général n'est lié ni à une époque ni à un espace ni à une forme de civilisation, un mode de pensée ou une religion. Cet étrange nomadisme, aux rites si divers et curieux, exprime le fond sacré de l'être humain » [7].

Et dans son livre *Éloge de la marche*, le sociologue David Le Breton ajoute :

« Sur les routes d'autrefois où la marche était le mode le plus courant de déplacement, les pèlerins croisaient aussi les marchands, les étudiants, les bandes de soldats, les vagabonds, les chômeurs, les colporteurs, les mendiants, les ramoneurs, les bateleurs, les Bohémiens, les paysans se rendant à leurs champs. On marchait alors de l'aube au coucher du soleil. La nuit recelait mille dangers de la part des hommes ou des puissances invisibles. Les "pieds poudreux" n'étaient pas les seuls sur la route. Tunique serrée à la taille par une ceinture de

cuir, sandales, bottes ou brodequins, chapeau à large bord, pèlerine, gourde et bourdon (canne), ils sont affublés d'un costume qui les distingue des autres itinérants et assure leur reconnaissance mutuelle (mais aussi favorise le déguisement de ceux qui cherchent à se faire passer pour pèlerins afin de les voler). Certains pénitents marchent pieds nus pour accroître leur mérite ou parce qu'on leur a imposé. Le pèlerin est d'abord un homme qui marche, un *homo viator*, absent des semaines ou des mois de sa maison et qui fait pénitence par le renoncement et les épreuves qu'il s'impose pour accéder à la puissance d'un lieu saint et s'en régénérer. Le pèlerinage est alors une dévotion permanente à Dieu, une longue prière effectuée par le corps » [8].

On marche et on voyage donc beaucoup autrefois. Mais ce qui saute aux yeux, c'est que la marche n'est pas considérée comme une activité à part entière, une activité qu'il est possible de pratiquer en quelque sorte *pour elle-même*, c'est-à-dire que l'on pratiquerait pour le plaisir et l'expérience de marcher. On marche pour se déplacer, on marche vers Dieu, on marche pour la guerre ; mais marcher pour le plaisir de marcher et de voyager à pied, ça n'a pas beaucoup de sens à cette époque ; les individus les plus privilégiés, ceux-là qui disposent de temps et peuvent s'adonner à la contemplation, à la spiritualité et à l'esthétique n'imaginent certainement pas entreprendre un voyage à pied pour le plaisir... C'est tellement vrai qu'il n'est pas rare de voir un seigneur racheter son pèlerinage ou le faire effectuer par quelqu'un d'autre contre rétribution... Si d'aventure on voyage, on préférera le faire à cheval ou en voiture ; parce que c'est moins risqué vu l'état et la dangerosité des routes, parce que c'est socialement plus distingué, mais aussi parce qu'en Occident, ce qu'on appelle « le paysage » n'existe pas avant le XVe siècle : c'est en effet la Renaissance italienne qui invente le regard qu'il faut poser sur un pays, sur un territoire, pour qu'il se transforme en « paysage », un objet de contemplation esthétique ; notons que la Renaissance ne hissera du reste à ce titre que la douce et souriante campagne aménagée sur le modèle de la campagne italienne ; pour que des lieux sauvages comme la mer, la montagne ou le désert apparaissent comme des paysages dignes de contemplation, il faudra attendre le XVIIIe siècle et que la catégorie de « sublime » s'ajoute à celle du « beau »... Par conséquent, à l'époque médiévale, il n'y a pas vraiment de paysage : seule la nature jardinée - les jardins et les vergers, autrement dit la

nature apaisée, soigneusement cultivée et mise en valeur par l'homme - est regardée par les voyageurs comme belle et charmante et fait naître une émotion esthétique.

C'est ce que racontent bien les deux extraits ci-dessous :

« [...] Marco Polo, au long de ses pérégrinations, pourtant fabuleuses, qui le conduisent jusque dans les contrées et les îles les plus exotiques, ne s'extasie que devant les jardins. Du reste du pays, aussitôt recensé, il n'y a rien à dire. D'autres voyageurs nous le confirment. Christiane Deluz a montré que les pèlerins du XIVe siècle, s'ils ont à l'occasion un sentiment de la nature, n'ont pas à strictement parler de sens du paysage, même lorsqu'ils découvrent les hauts lieux de la Bible. Si, d'aventure, ils emploient l'épithète *pulcher* [beau, charmant en latin], c'est toujours à propos de jardins ou de vergers. [...] Il ne faut pas s'en étonner : le seul pays alors paysagé est le jardin, frais, humide, paisible et nourricier. 'Les lieux de délices ne pouvaient être que des jardins. Le désert n'est jamais dit beau, non plus que la mer, ni la haute montagne'. Ne soyons pas injustes, ni naïfs, nous qui avons dû attendre le XVIIIe siècle pour y être sensibles, ajoute l'auteur. Il faudra, précisément, se modeler un autre regard, distant, panoramique, pour inventer le paysage » [9].

« Carl Moritz qui, en 1782, avait entrepris de traverser l'Angleterre à pied dut maintes fois essuyer le mépris et les rebuffades des aubergistes et de leurs employés, ou décliner les propositions des cochers et des voituriers qui ne comprenaient pas son entêtement à marcher. 'Dans ce pays, le voyageur qui circule à pied passe apparemment pour une sorte de sauvage, un être insolite que tous ceux qui le croisent dévisagent, plaignent, soupçonnent ou évitent', a-t-il écrit. [...] Jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, les voyageurs ne se déplaçaient sur le territoire anglais qu'à leurs risques et périls, car bandits de grand chemin et détrousseurs de tout poil écumaient les routes, mal entretenues et dans un état déplorable. Ceux qui en avaient les moyens voyageaient à cheval ou en voiture, en calèche, en diligence, au pire en charrette, et il n'était pas rare qu'ils soient armés. Les autres, piétons par nécessité, étaient généralement des vagabonds indigents ou des voleurs, et cela

resta vrai jusque dans les années 1770, époque où quelques intellectuels excentriques se firent piétons par plaisir » [10].

Quelques intellectuels excentriques qui se font piétons par plaisir... En France, c'est Rousseau qui incarne par excellence cette figure du penseur un peu farfelu qui aime par-dessus tout penser et... marcher, penser en marchant :

« Je ne puis méditer qu'en marchant ; sitôt que je m'arrête, je ne pense plus, et ma tête ne va qu'avec mes pieds », écrit-il par exemple dans ses *Confessions*.

Et ailleurs :

« Je mis à ce voyage une quinzaine de jours, que je peux compter parmi les plus heureux de ma vie. J'étais jeune, je me portais bien, j'avais assez d'argent, beaucoup d'espérances, je voyageais, je voyageais à pied et je voyageais seul... Mes douces chimères me tenaient compagnie, et jamais la chaleur de mon imagination n'en enfanta de plus magnifiques... Jamais je n'ai tant pensé, tant existé, tant vécu, tant été moi, si j'ose ainsi dire, que dans ceux que j'ai fait seul et à pied » [11].

Mais avec Rousseau, nous sommes déjà loin, très loin de l'époque médiévale. Que s'est-il passé ?

I.II. Le XVIIIe siècle et la naissance de la randonnée

« On ne saurait trop insister, écrit à nouveau Rebecca Solnit, sur ce que l'amour de la nature et l'amour de la marche doivent à la révolution des Lumières : elle a puissamment refaçonné le monde intellectuel et le monde physique en expédiant des multitudes de voyageurs vers des destinations jusqu'alors obscures, induit la création de quantité de parcs, de réserves, de sentiers, de clubs et autres associations de randonnée, sans oublier tout un corpus d'œuvres artistiques et littéraires d'une ampleur à peu près inégalée avant le XVIIIe siècle. Certaines des influences ici à l'œuvre, aisément repérables, forment un héritage transmis de génération en génération. Les plus profondes, cependant, sont comme la pluie : elles imbibent le paysage culturel et nourrissent les perceptions quotidiennes. Elles ont de ce fait toutes les chances de passer inaperçues, car nous croyons si volontiers que les choses ont de tout temps été

ainsi que tout naturellement nous voyons le monde ainsi, uniquement ainsi. [...] Pour le dire autrement, la marche est une activité naturelle (ou, mieux, indissociable de l'histoire naturelle), mais l'acte qui consiste à choisir ce mode de locomotion dans un but contemplatif, spirituel ou esthétique s'inscrit dans une histoire culturelle spécifique. Déjà naturalisée pour un Thoreau [dans la seconde moitié du XIX^{ème} siècle donc], cette histoire entraîne les marcheurs à s'aventurer de plus en plus loin, car elle est tributaire de l'évolution des goûts qui prescrit où il est bon de marcher » [12].

Revenons rapidement sur quelques-uns des grands jalons de cette histoire.

Jusque-là, on l'a déjà dit, la marche n'existe pas à proprement parler. Cela ne signifie pas, bien sûr, que les gens n'aiment pas marcher ; mais ils se promènent plutôt, ils ne randonnent pas. Les aristocrates oisifs aiment depuis longtemps la promenade, exercice dont ils vantent les saines vertus, mais celle-ci se cantonne aux galeries des manoirs et des châteaux et, à l'extérieur, aux déambulations dans les jardins d'ornement. De fait, on se promène déjà dans les jardins baroques de l'Italie de la Renaissance, puis dans les jardins « classiques », au dessin géométrique rigoureux, de la France du 17^e siècle. On se promène pour prendre un peu d'exercice, pour paraître et se montrer aux autres, également pour échapper, dans quelques bosquets, à leur regard omniprésent. Mais dans ces jardins d'art, architecturalement très sophistiqués, remplis de références à la culture des anciens et d'allusions discrètes au pouvoir, on se promène non pour contempler la nature en elle-même, mais d'abord pour lire et décrypter ces symboles. La promenade est donc d'abord indissociable de l'histoire des jardins et de l'architecture, c'est-à-dire de l'aristocratie et du pouvoir.

« Si l'on se promène à Versailles, depuis le XVII^e siècle, dans les jardins 'à la française', hautement civilisés, c'est aussi pour lire le monde, l'histoire et la gloire du roi, à même les symboles disposés devant yeux du marcheur », écrit par exemple Antoine de Baecque [13].

Petit à petit cependant, les choses vont bouger. C'est d'abord l'art des jardins qui change avec l'émergence, au XVIII^e siècle, de ce qu'on a appelé, par opposition aux jardins français, clairs et coupés au cordeau, les jardins anglais lesquels cultivent un goût pour la courbe, les formes naturelles, les recoins cachés, le

clair-obscur. S'inspirant de la peinture, notamment celle des toiles du Lorrain ou de Poussin dans lesquelles figurent des paysages mythologiques, les jardiniers (par exemple William Kent, l'un des premiers d'entre eux) conçoivent ces nouveaux jardins non plus à la manière des architectes munis de leur compas, mais à la manière des peintres : il s'agit de voir les jardins comme des tableaux et de réaliser en quelque sorte des peintures de paysages à même le terrain. « Le jardinage est toujours peinture de paysage », écrit par exemple le poète anglais Alexander Pope. Ces jardiniers ont appris à regarder le paysage dans la peinture ; mais en peignant des paysages dans la réalité, ils apprennent aux promeneurs à les regarder, à les contempler... Les jardins anglais invitent en effet à un tout autre type de déambulations que les promenades habituelles prescrites par l'art aristocratique des jardins :

« La Nature, ici, n'est pas traitée en décor, elle occupe la place du sujet. Quant aux promeneurs, au lieu d'être incités à des réflexions banales sur la vertu ou sur Virgile, ils ont tout le loisir de dérouler le fil de leurs pensées personnelles en suivant les tours et les détours des chemins, écrit Rebecca Solnit. L'espace autrefois public et architecturalement structuré des jardins dessinés avec autorité s'ensauvageait pour le plus grand profit de la méditation et de la rêverie solitaires » [14].

En outre,

« à la différence des jardins classiques et des tableaux, créés en fonction d'un point de contemplation idéal, "le jardin paysager anglais demandait à être exploré, ses surprises et ses recoins insoupçonnés devaient se découvrir à pied" ; [...] le plaisir de voir commence alors à se nouer au plaisir de marcher » [15].

Imagines d'abord en Angleterre, ce type de « jardins paysagers » qui encouragent à la déambulation rêveuse à travers la nature se propagent dans toute l'Europe : en Allemagne, où Goethe dessine certains aménagements paysagers pour la Ville de Weimar ; en France avec le paysagiste René-Louis de Girardin qui, à la fin du siècle dessine les jardins d'Ermenonville, près de Paris, dans lesquels repose aujourd'hui Rousseau.

Une autre innovation importante de ces jardins anglais consiste à supprimer les enceintes du jardin, les anciens murs qui

normalement l'entouraient, le protégeaient et indiquaient clairement une limite avec l'extérieur, pour les remplacer par un simple fossé si bien que le regard se perd désormais dans l'horizon et que la limite entre la nature jardinée et la nature alentour, naturelle, non travaillée par l'homme, devient floue. Un double mouvement est donc à l'œuvre : tandis que les jardins dans lesquels, désormais, l'on marche pour méditer et s'abandonner au flot de ses pensées intimes, se naturalisent, la nature sauvage, celle qui se trouve à l'extérieur du jardin, est petit à petit perçue d'une façon nouvelle, tel un jardin, c'est-à-dire un véritable paysage, objet d'une contemplation esthétique, dans lequel il est bon, également, de se promener, de marcher...

« Avant la seconde moitié du XVIIIe siècle, reprend Rebecca Solnit, les récits de voyage ne mentionnent pour ainsi dire pas les étendues traversées entre les jalons religieux ou culturels. Jusqu'alors, l'espace séparant les points de départ et d'arrivée du pèlerinage ou du déplacement en général apparaissait surtout comme une redoutable *terra incognita*. Une fois cet espace élevé au rang de paysage, le voyage devient une fin en soi, un prolongement de la flânerie au jardin. Les expériences vécues en cours de route en vinrent ainsi à s'apparenter à autant de buts qui se substituaient à la nécessité d'arriver, puisque le paysage même représentait la destination de ceux qui s'aventuraient dans un monde supportant d'être regardé comme un jardin, ou un tableau. Depuis longtemps déjà, la marche était une activité récréative, et ce n'était plus qu'une question de temps pour que le voyage à pied, imposant sa lenteur en vertu, se taille la part belle dans les plaisirs de la découverte des lieux » [16].

De nouveaux paysages apparaissent en effet à cette époque dans la conscience collective. À côté de la campagne italienne appréciée depuis le XVe siècle, la montagne, la mer, le désert, les landes humides, des territoires jusque-là traversés avec horreur et dégoût par les voyageurs, sont peu à peu admirés, aimés même. Antoine de Baecque écrit ceci concernant la montagne :

« Longtemps, l'imagination relégua les itinéraires montagneux vers la sauvagerie. Les Alpes, du moins les montagnes, semblaient une contrée inhospitalière, peuplée d'ours, voire de dragons, d'un peuple grossier, parfois crétin. Pour le voyageur, il

s'agissait surtout, dans l'obligation d'une traversée, de franchir les cols rapidement, sans s'attarder sur les hauteurs ni même dans les vallons. Seuls les bourgs et les villes étaient réellement fréquentables. L'ignorance de l'Alpe, se sa caricature, sont même devenues un lieu commun littéraire et relèvent d'une rhétorique admise, complice, aisément comprise. [...] Il est vrai que la difficulté des étapes, la rudesse des pentes, le froid, la neige, les tempêtes, la méfiance des montagnards à l'égard des voyageurs urbains, tout pouvait contribuer à les conforter dans leurs certitudes et à accréditer la représentation d'une région hostile. N'était-ce pas pas folie que de vouloir parcourir ce pays, et de le faire à pied, qui plus est, exposé ainsi aux plus grands dangers : l'épuisement, les frimas, l'égarement, la chute, le mal des hauteurs, la peur de l'inconnu, et l'appétit des bêtes sauvages ? Mais en quelques décennies - ce qui est rapide à l'échelle temporelle de la représentation d'un espace - l'image des Alpes se métamorphose : elles ne sont plus, dès la fin du XVIII^e siècle, le repoussoir des marcheurs mais un terrain de jeu, décrit comme une nouvelle frontière dont la conquête sera essentiellement pédestre. 'Les Alpes furent le premier paradis des marcheurs', écrit ainsi Jean-Louis Hue dans *L'apprentissage de la marche* » |17|.

On mesurera concrètement le chemin parcouru sur ce point en confrontant Montesquieu et Rousseau :

« On est bien étonné, quand on quitte la belle Italie pour entrer dans le Tyrol, écrit le premier dans son *Journal*. Vous ne voyez rien jusques à Trente que des montagnes [...] Tout ce que j'ai vu du Tyrol, depuis Trente jusques Inspruück [sic] m'a paru un très mauvais pays. Nous avons toujours été entre deux montagnes. [...] On arrive de Trente à Bolzano, toujours entre deux montagnes » |18|.

Montesquieu semble dépité, accablé, dégoûté. C'est qu'il pose encore sur le territoire le regard traditionnel, forgé à la Renaissance, qui ne voit de beaux paysages que dans la campagne. Mais avec Rousseau, le cadet de Montesquieu de quelques vingt ans, on est ailleurs :

« C'est une impression générale qu'éprouvent tous les hommes, quoiqu'ils ne l'observent pas tous, que sur les hautes

montagnes, où l'air est pur et subtil, on se sent plus de facilité dans la respiration, plus de légèreté dans le corps, plus de sérénité dans l'esprit, écrit-il ; les plaisirs y sont moins ardents, les passions plus modérées. Les méditations y prennent je ne sais quel caractère grand et sublime, proportionné aux objets qui nous frappent, je ne sais quelle volupté tranquille qui n'a rien d'âcre. Il semble qu'en s'élevant au-dessus du séjour des hommes, on y laisse tous les sentiments bas et terrestres, et qu'à mesure qu'on approche des régions éthérées, l'âme contracte quelque chose de leur inaltérable pureté. Si les pieds souffrent parfois sur les pentes de la montagne, l'âme se délivre de ses sentiments les plus vils pour accéder à la sérénité face au spectacle des cimes » |19|.

Avec Rousseau, qui vantait également les mérites et la beauté des jardins naturels, à la manière des anglais, les ingrédients et le ton sont donnés de cette nouvelle sensibilité pour la nature et pour la marche. La randonnée est née :

« La vue de la campagne, la succession des aspect agréables, le grand air, le grand appétit, la bonne santé que je gagne en marchant, l'éloignement de tout ce qui me fait sentir ma dépendance, de tout ce qui me rappelle à ma situation, tout cela dégage mon âme, me donne une plus grande audace de penser, me jette en quelques sorte dans l'immensité des êtres pour les combiner, les choisir, me les approprier à mon gré, sans gêne et sans crainte » |20|.

Et ailleurs :

« Je ne me souviens pas d'avoir eu, dans tout le cours de ma vie, d'intervalle plus parfaitement exempt de soucis et de peine que celui des sept ou huit jours que nous mîmes à ce voyage... Ce souvenir m'a laissé le goût le plus vif pour tout ce qui s'y rapporte, surtout pour les montagnes et les voyages pédestres. Je n'ai voyagé à pied que dans mes beaux jours, et toujours avec délice. Bientôt les devoirs, les affaires, un bagage à porter, m'ont forcé à faire le monsieur et de prendre des voitures [...] et dès lors, au lieu qu'autrefois dans mes voyages je ne sentais que le plaisir d'aller, je n'ai plus senti que le plaisir d'arriver » | 21|.

La randonnée est née ; et depuis lors, elle n'a plus cessé en Occident de faire des adeptes. De Stevenson :

« Celui qui fait vraiment partie de la confrérie des randonneurs, ne voyage pas à la recherche du pittoresque, mais de certains états d'âme vivifiants - l'espoir et l'élan avec lesquels la marche débute le matin, la paix et la plénitude spirituelle qu'on goûte avec le repos du soir. Il est incapable de dire quel est le moment qu'il goûte le plus, celui où il met son sac au dos, ou celui où il le met à terre. L'excitation du départ le met au diapason de ce que sera l'excitation de l'arrivée. Tout ce qu'il fait n'est pas seulement une récompense en soi mais trouvera sa récompense par la suite ; et ainsi un plaisir conduit à un autre suivant un enchaînement sans fin » [22].

À Thoreau :

« [...] les amateurs de promenade ne sont plus aujourd'hui, il est vrai, que d'assez lâches croisés qui manquent de persévérance et de patience dans l'entreprise. Nos expéditions ne sont que des tours qui nous ramènent le soir au vieux foyer d'où nous sommes partis. La moitié de nos promenades ne consistent qu'à remettre nos pas dans nos pas. Non, nous devrions partir pour la plus courte promenade avec un esprit d'invincible aventure, comme si nous devions jamais revenir, prêts à ne renvoyer de nous, dans notre royaume en deuil, que notre cœur embaumé pour relique. Êtes-vous prêts à quitter père et mère, frère et sœur, femme, enfant, amis, et à ne jamais les revoir ? Avez-vous payé vos dettes, fait votre testament, mis ordre à vos affaires, êtes-vous libre ? Alors, oui, vous êtes prêts pour partir vous promener. [...]

Pour moi, il m'est impossible de me conserver en santé et en bonne humeur, si je ne consacre pas au moins quatre heures par jour, et ordinairement davantage, à vagabonder dans les bois, sur les collines et par les champs, dans une absolue indépendance à l'égard des engagements de ce monde. Quand je pense qu'ouvriers et boutiquiers restent, non seulement toute la matinée, mais tout l'après-midi dans leurs boutiques, assis, les jambes croisées - comme si les jambes étaient faites pour s'asseoir dessus et non pour se tenir debout et marcher - je crois qu'il faut les admirer pour ne pas s'être suicidés depuis

longtemps » |23|.

Jusqu'à Simone de Beauvoir :

« Je ressentais en marchant de tels transports que lorsque je revenais le soir, je n'avais plus qu'une idée en tête : recommencer. La passion qui venait de me mordre m'a tenue pendant plus de vingt ans, l'âge seul en est venu à bout ; elle me sauva cette année-là de l'ennui, des regrets, de toutes les mélancolies et changea mon exil en fête. Au début, je me limitais à cinq ou six heures de marche ; puis je combinai des promenades de neuf à dix heures ; il m'arriva d'abattre plus quarante kilomètres. Je ratissai systématiquement la région. Je voulais explorer la Provence plus complètement et avec plus d'élégance qu'aucun excursionniste chevronné. Je n'avais jamais pratiqué de sport ; je prenais d'autant plus de plaisir à utiliser mon corps, jusqu'aux limites de ses forces, et le plus ingénieusement possible ; sur route, pour le ménager, j'arrêtais autos et camions ; en montagne, grimpant à travers les rochers, dévalant des éboulis, j'inventais des raccourcis ; chaque promenade était un objet d'art. Je me promettais d'en garder, à jamais, un glorieux souvenir, et, dans le moment même où je l'accomplissais, je me félicitais de mes exploits ; l'orgueil que j'en tirais me contraignait à les renouveler : comment accepter de déchoir ? Si par indifférence ou caprice, j'avais renoncé à une course, si je m'étais dit une seule fois : 'A quoi bon ?', j'aurais ruiné tout le système qui haussait mes plaisirs au rang d'obligations sacrées » |24|.

Jusqu'à, aujourd'hui, quelqu'un comme Frédéric Gros, philosophe :

« La marche peut provoquer ces excès : excès de fatigue qui font délirer, excès de beauté qui font chavirer l'âme, excès d'ivresse sur les cimes, en haut des cols (le corps explose). Marcher finit par réveiller en nous cette part rebelle, archaïque : nos appétits deviennent frustes et sans concession, nos élans inspirés. Parce que marcher nous met à la verticale de l'axe de la vie : entraînés par le torrent qui jaillit juste en dessous de nous. Par là, je veux dire qu'on ne va pas, en marchant, à la rencontre de soi-même, comme s'il s'agissait de se retrouver, de se libérer des aliénations anciennes pour

reconquérir un moi authentique, une identité perdue. En marchant, on échappe à l'idée même d'identité, à la tentation d'être quelqu'un, d'avoir un nom et une histoire. Être quelqu'un, c'est bon pour les soirées mondaines où chacun se raconte, c'est bon pour les cabinets de psychologues. Mais être quelqu'un n'est-ce pas encore une obligation sociale qui enchaîne (on se contraint à être fidèle au portrait de soi-même), une fiction bête pesant sur nos épaules ? La liberté en marchant, c'est de n'être personne, parce que le corps qui marche n'a pas d'histoire, juste un courant de vie immémoriale » [25].

Tous décrivent avec fougue et volupté leur goût pour la marche, un goût né il y a donc environ 250 ans et autour duquel s'est depuis construit une solide tradition culturelle dont nous héritons aujourd'hui...

I.III. La marche et la ville : de l'art de la flânerie à la critique de l'urbanisme moderne

Mais l'on ne marche pas, l'on ne randonne pas que dans la nature, loin s'en faut. A partir du 18e, puis surtout du 19e siècle, la marche s'invente également dans les villes.

« [...] c'est à Paris, au milieu du XVIIIe siècle, écrit Antoine de Baecque, que se structure l'espace de la promenade urbaine. L'embellissement des villes françaises passe désormais par l'édification de ces lieux spécifiques, les "Promenades", sur le modèle parisien des Tuileries et des Champs-Élysées, allées larges, dessinées à même la ville, qui ont pour fonction de dilater un espace urbain souvent étouffant, afin d'offrir des circulations confortables, publiques, une meilleure hygiène par mouvement de l'air. Les promenades sont intégrées au processus de restructuration du semis urbain, leur fonction est d'assurer la commodité et la salubrité par des équipements nécessaires à la nouvelle esthétique citadine [...] La promenade, ainsi, est cet espace où l'on passe, repasse, afin de voir autant que d'être vu » [26].

Au XIXe siècle, cette mutation urbaine se poursuit de façon accélérée. La ville change à toute allure. En effet, la révolution industrielle bâtit désormais son plein et crée dans les campagnes un exode rural sans précédent. Les campagnes se vident une

première fois de leur population ; les villes, quant à elles, gonflent, grossissent de façon folle, sans plan préconçu. Dans la première moitié du XIXe siècle, l'ancienne cité médiévale est cependant toujours présente dans ces villes nouvelles déjà devenues immenses ; c'est ce qu'on perçoit par exemple dans cette description rapide des rues de Paris de Victor Hugo que reprend Rebecca Solnit :

« "Fentes étroites", ainsi Victor Hugo appelle-t-il les ruelles 'obscures, resserrées, anguleuses, bordées de masures à huit étages [...] La rue était étroite et le ruisseau large, le passant y cheminait sur le pavé toujours mouillé, côtoyant des boutiques pareilles à des caves, de grosses bornes cerclées de fer, des tas d'ordures excessifs [27]'. »

Après l'épidémie de choléra de 1832, il devient impératif aux yeux des autorités des nations industrielles d'entreprendre des aménagements urbains, notamment pour la salubrité des lieux. Il faut définitivement tourner le dos à cette ville moyenâgeuse – à cette époque, la ville est par exemple encore toute pleine d'animaux de ferme – et faire place, sous les recommandations des nouveaux urbanistes, à la « ville moderne ». Dans la seconde moitié du XIXe siècle, les villes du vieux continent se transforment de façon radicale. À Liège : les travaux d'assainissement sont énormes puisqu'on décide tout simplement de restructurer le trajet de la Meuse : on crée le Canal de l'Ourthe, la Dérivation, on assèche d'innombrables bras du fleuve, on supprime les gués, sur ces portions de terrains asséchés, on aménage le Boulevard de la Sauvenière, le Parc d'Avroy, le Parc de la Boverie... À Paris, sous la houlette de l'ingénieur Haussmann, des quartiers entiers sont abattus et restructurés ; on perce de grandes allées, de grands boulevards, on aménage un réseau d'égouts et d'évacuation des eaux usées ; on crée des parcs, des jardins publics... Les boulevards Sébastopol, Saint-Michel voient le jour ; le parc de Montsouris, les Buttes-Chaumont, de même que d'innombrables squares ; la Gare de l'Est sort de terre puis la Gare du Nord. Rebecca Solnit raconte bien cette transformation de Paris sous le Second Empire :

« Chargé de moderniser la ville conformément à la vision munificente, et politique, qu'en avait l'empereur Napoléon III, le baron Haussmann [taille] dans les vieux quartiers comme à travers une forêt. Depuis les années 1860, on impute volontiers la destruction du labyrinthe des ruelles médiévales et la création des

Grands Boulevards à une stratégie réactionnaire de maintien de la loi et de l'ordre. Il s'agissait certes de permettre à la troupe d'investir la capitale pour mater les émeutes ; après tout, les insurgés de 1830 et de 1848 avaient tenu tête aux forces de l'ordre du haut des barricades dressées dans les rues étroites. L'explication ne suffit toutefois pas à rendre compte de l'ensemble du projet haussmannien. Les larges artères ouvertes dans Paris facilitèrent aussi la circulation d'une population qui s'était accrue dans des proportions considérables ; dessous, on construisit de nouveaux réseaux d'égouts et d'adduction d'eau qui firent beaucoup pour l'agrément et l'hygiène de la capitale. Politiquement, l'entreprise visait sans doute plus à séduire les Parisiens qu'à les soumettre. Du point de vue de l'aménagement urbain, elle se traduisit par un transfert des classes pauvres du centre à la périphérie, où elles vivent toujours. [...] Bien d'autres apports du XIXe siècle ont contribué à "civiliser" l'espace urbain : l'éclairage public, les numéros apposés sur les immeubles, les trottoirs, les plaques aux noms des rues, les plans, les gardiens de la paix, sans oublier le fichage et la persécution des prostituées » [28].

C'est dans ces villes nouvelles du XIXe siècle qu'apparaît une figure marcheuse inédite. Non pas le marcheur mondain des promenades aristocratiques et bourgeoises qui marche pour regarder les autres et être regardé. Mais celui qu'on appelle très vite le « flâneur ». Qui est-il ?

« Dans l'esprit de Benjamin [un philosophe qui a beaucoup réfléchi sur cette question], écrit Rebecca Solnit, la flânerie est indissociable du temps libre, du plaisir à se trouver dans la foule avec un sentiment de détachement ou d'étrangeté, du goût pour la promenade à pied, dans les passages en particulier - autant de traits qui permettent de conclure que son flâneur est un homme doté d'une certaine aisance, d'une sensibilité raffinée, peu ou pas encombré par la vie de famille. Il naît, soutient Benjamin, au début du XIXe siècle, à une époque où la ville s'est suffisamment agrandie et complexifiée pour surprendre ses habitants sur un mode jusqu'alors inédit » [29].

Qu'est-ce alors que la flânerie ? En gros, on peut dire que c'est l'art de marcher dans la ville, ou, plus exactement, l'art de se perdre dans le labyrinthe des rues et dans la foule en

s'abandonnant aux sensations, aux atmosphères, aux humeurs contrastées qu'elles suscitent en soi, l'esprit en même temps éveillé à l'observation, à l'analyse et prêt à accueillir la surprise, l'anecdote, la rencontre. Comme l'explique bien David Le Breton :

« Le flâneur marche dans la ville comme il le ferait dans une forêt, en disponibilité de découvertes. Il "herborise sur le bitume" (Benjamin) à l'affût des visages ou des lieux, en quête de curiosités personnelles. [...Il] chemine en suivant ses lignes de chant personnelles, ses attractions affectives régies par l'intuition du moment, l'atmosphère pressentie d'un lieu, avec toujours l'aisance de rebrousser chemin ou de bifurquer soudain si la voie empruntée n'est pas à la hauteur de ses attentes. Il reste en prise avec le génie des lieux [...] La forêt des visages des passants est offerte à la sagacité du flâneur [...]. Le flâneur est un sociologue dilettante, mais aussi, en puissance un romancier, un journaliste, un politique, un guetteur d'anecdotes. L'esprit toujours en alerte, nonchalant, la saveur et la finesse de ses observations se perdent souvent aussitôt dans l'oubli, à moins qu'une halte dans un café ne l'autorise à prendre quelques notes [...] ».

À partir du XIX^e siècle, la flânerie devient une véritable pratique culturelle, une manière subtile de vivre pleinement la nouveauté de la ville. Paris est alors la ville par excellence de la flânerie et produit d'illustres écrivains flâneurs qui l'arpentent quotidiennement, de Balzac à Baudelaire. La flânerie rend ses adeptes particulièrement attentifs à la ville elle-même et à ses transformations... Dès la seconde moitié du XIX^e siècle, certains aménagements urbanistiques modernes sont déjà critiqués par ces écrivains marcheurs, au nom même de la marche. Antoine de Baecque résume bien leur sentiment face aux boulevards haussmanniens lesquels sonneront par exemple bientôt le glas des anciens passages, puis face aux travaux réalisés dans le cadre de l'Exposition universelle que la ville de Paris accueille en 1900, en l'occurrence la construction de la première rame du métro :

« Comment marcher, écrit-il, dans cette ville qui, désormais, offre des avenues plus monumentales, des quais débarrassés d'obstacles, des rues aérées non labyrinthiques, des esplanades hygiéniques bientôt ouvertes à la circulation automobile ? [...]

dans cette ville qui se réorganise autour d'un autre rythme, d'un autre mouvement, mécanique, circulaire ou direct, souterrain et rapide, le métro, soit l'antiflânerie par excellence... » |30|.

De fait, les flâneurs apprécient peu le changement. Rebecca Solnit nous apprend quant à elle que les griefs à l'encontre de cette métamorphose de Paris, en particulier ceux du baron Haussmann, sont doubles :

« Tout d'abord, la démolition de quartiers entiers a détruit les rapports subtils qui unissaient les habitants à l'architecture de leur ville en effaçant la carte mentale qui guidait les marcheurs dans leurs pérégrinations, en brouillant les corrélats géographiques des souvenirs et des associations d'idées [...] Dans le journal d'Edmond et Jules Goncourt, on trouve ces lignes, tracées le 18 novembre 1860 : 'Notre Paris, le Paris où nous sommes nés, le Paris des mœurs de 1830 à 1848, s'en va. Et il ne s'en va pas par le matériel, il s'en va par le moral [...] Je suis étranger à ce qui vient, à ce qui est, comme à ces boulevards nouveaux, qui ne sentent plus le monde de Balzac, qui sentent Londres, quelque Babylone de l'avenir'. Le deuxième motif de mécontentement tient à ce que les larges avenues rectilignes de Haussmann ont transformé la forêt vierge grouillante de vie en jardin classique. [...] il est amusant de remarquer qu'à l'époque où triomphait le jardin "naturel" à l'anglaise (irrégulier, asymétrique, traversé par des allées serpentes), un modèle de jardin classique à la française fut découpé à la hache dans la jungle de Paris. Disparues, les étroites ruelles suintantes d'humidité, obscures et traîtresses, sinueuses et serpentes sous les écailles de leurs pavés. A leur place, s'étendaient des espaces grandioses, lumineux, bien aérés, favorables aux commerces et à l'exercice de la raison. [...] Le changement fut peu apprécié. [...] Les boulevards haussmanniens conféraient à la ville un aspect de promenade, et à ses habitants une allure de promeneurs. Les passages entamèrent leur long déclin, provoqué par l'apparition des boutiques le long des nouvelles avenues, puis des grands magasins » |31|.

Dans ce contexte, la flânerie dans les villes apparaît bientôt à certains comme une manière de bravade, un acte de résistance

quotidien contre la standardisation de la ville et des comportements vendue au nom du progrès : il s'agit de résister, par la marche, à la manière dont l'urbanisme moderne impose de vivre la ville et impose de vivre tout court. La flânerie débouche sur une pratique marcheuse de résistance, une pratique que le XXe siècle reprendra à son compte...

I.IV. Le XXe siècle : triomphe de l'automobile, résistance des piétons, marches politiques

Le XIXe siècle, et ce qu'on appellera la Belle Époque, s'achève avec la guerre de 1914. Avec ce traumatisme - c'est la première guerre « industrielle », avec mitraillettes et armes chimiques - l'Occident entre véritablement dans le XXe siècle. Un autre monde s'est ouvert : un monde où les grands Empires - l'Empire austro-hongrois, l'Empire russe (1917), l'Empire ottoman - se sont effondrés, où de nouvelles frontières et de nouvelles nations - notamment l'Allemagne - apparaissent, un monde où le vote censitaire laisse place au suffrage universel (pour les hommes) et où les femmes - qui ont dû se débrouiller pendant que les hommes étaient au front et qui ont pour la première fois massivement coupé leurs cheveux ! - sont désormais appelées à jouer un autre rôle dans la société...

Après la guerre, dans les villes de ces « années folles », les innovations du siècle précédent reprennent de plus belle. Tandis que les chemins de fer poursuivent leur développement, apparaissent les premiers tramways électriques - qui remplacent les anciens tramways hippomobiles du XIX siècle. À Bruxelles, la première ligne est inaugurée en 1894 ; à Liège, en 1904, juste avant l'Exposition Universelle de 1905 qui se tient dans le flambant neuf Parc de la Boverie. De son côté, entre 1855 et 1938, la ville de Paris construit un impressionnant réseau de tramway qui connaît son apogée aux alentours de 1925 avant d'être progressivement remplacé par le métro. En effet, dès 1910, le métro traverse la Seine ; en 1934, il a conquis la banlieue... Enfin, c'est aussi la grande époque du vélo car les voitures, quoique toujours plus nombreuses, sont encore réservées à une élite financière.

Dans cet environnement urbain relativement peu réglementé où circulent voitures et vélos, les piétons et les passants sont encore légion. Certains marcheurs, liés le plus souvent aux avant-gardes littéraires et artistiques, restent fidèles à l'esprit critique de la flânerie du siècle précédent. Dans les années 20, c'est notamment le cas des surréalistes :

« Les surréalistes, raconte Antoine de Baecque, pratiquent [...] la marche en ville comme une résistance à l'uniformisation accélérée et progressiste de Paris. [...] Comme l'écriture automatique, la marche citadine contourne les faits rationnels (de l'urbanisme moderne) pour rechercher les faits pédestres [...], émergences au sein de la réalité même, de l'inattendu qui renvoie à une ville primitive, secrète, clandestine, peu accessible, obscure et labyrinthique, une contre-cité perdue. Cette rébellion par la marche ouvre un laboratoire dans le Paris nocturne et festif des années 1920, espace de déambulations, de discussions, de revendications, de manifestes [...]. On retrouve [...] une ancienne opposition développée par les flâneurs noctambules romantiques, entre ceux qui s'activent le jour, la société bourgeoise, et ceux qui rôdent, errent, dansent, boivent, hurlent la nuit, entre les abeilles qui construisent l'ordre social et les frelons qui le défont » [32].

Une guerre plus tard, dans les années 50, l'avant-garde artistique et politique des situationnistes reprend le flambeau. Ceux-ci vivent et conçoivent explicitement la marche urbaine - qu'ils appellent la « dérive psychogéographique » - comme un acte de résistance à la transformation de la ville et à la standardisation des comportements - en fait leur « américanisation » rendue possible avec le Plan Marshall - qu'ils observent dans l'après-guerre. À l'époque, la société occidentale tâche en effet d'oublier et d'enfouir le traumatisme de la seconde guerre en se lançant frénétiquement dans un nouveau cycle de modernisation. C'est la période dite des Trente Glorieuses pendant laquelle l'Occident tourne définitivement le dos à l'ancienne société rurale - l'exode rural est une fois de plus terriblement intense et laisse les campagnes exsangues de leur jeunesse - pour devenir une société industrielle avancée. Toute la société est remaniée de fond en comble. Dans ce contexte, de nouveaux objets venus des États-Unis envahissent le continent et bouleversent les habitudes les plus quotidiennes de la population : réfrigérateur, aspirateur, machine à café... et bien entendu la voiture qui, en se démocratisant, révolutionne les modes de vie et les territoires car il convient de faire de la place à ce nouvel objet de consommation de masse. La mutation urbaine qui débute dans les années 50 et qui adapte les villes à la voiture est rapide et radicale. Les situationnistes vivent, observent et critiquent ces bouleversements ; Antoine de Baecque explique leur point de vue :

« Par son urbanisme normé, son architecture encadrée, la ville contraint les corps et les condamne à l'ennui. Très tôt, Debord prône un autre usage, un contre-usage, qui se révèle être un détournement, de la ville et notamment de ses circuits, de ses passages pédestres, zones piétonnes et voies automobiles obligées. A contrario, sa manière alternative d'errer dans la ville ouvre à la découverte d'expériences vécues, son refus de la répétition quotidienne du même itinéraire urbain implique une vibration, une émotion dans la marche inédite qui permet de voir des configurations de la ville sous un angle nouveau [...] à désinscrire la cité du moule classique des réseaux et des infrastructures pédestres et mobiles » [33].

Avec les surréalistes puis, surtout, avec les situationnistes, la flânerie et la dérive sont donc explicitement conçues comme des moyens de lutte contre l'urbanisme moderne qui s'impose sans négociation pour contraindre les habitants (en prescrivant leurs déplacements routiniers, leurs horaires, les arrêts possibles, etc.) en vue de les domestiquer physiquement et psychiquement. La marche, en tant qu'elle ne se laisse pas diriger par ces aménagements urbains, apparaît à ces artistes et ces écrivains marcheurs comme une manière de « se réapproprier » la ville : grâce à la marche, on peut vivre la ville – et partant sa propre vie – autrement. Il suffit de marcher autrement dans la ville – selon d'autres trajets, à d'autres heures du jour et de la nuit, sans autre finalité que celle d'errer, d'observer, de se laisser surprendre... – pour déjà échapper au quadrillage de l'espace et du temps et, au fond, pour résister à la manière dont le pouvoir impose subtilement une vie intérieure réglée, rangée conforme à ses vues. Avec les situationnistes, on comprend que marcher, marcher à sa guise, marcher comme on veut, marcher comme on l'entend, dans la ville, est un acte politique discret, une résistance à la ville fonctionnaliste, une activité qui, pour être simple, est cependant contestataire.

Les propos et les dérives surréalistes puis situationnistes visant à lutter contre l'urbanisme moderne et l'aliénation de la vie quotidienne ne suffiront toutefois pas à contrecarrer le mouvement de modernisation et de standardisation à l'œuvre dans la société de l'après-guerre ; dès 1968, il semble que la rupture avec la société et la ville ancienne soit consommée ainsi qu'en témoigne, cette année-là, l'écrivain marcheur Jean Cayrol qui décrit en ethnographe le résultat de la transformation à laquelle il assiste depuis moins de deux décennies :

« Nous ne sommes pas habitués à vivre dans de petits espaces verts organisés, sans le quadrillage des rues, rectangles de pelouse et d'arbres nains que nous contournons pour circuler. Minuscules jardins publics placés devant les grands immeubles comme un tapis de laine est posé devant un meuble. Ils sont un trompe-l'œil, une nature arrangée, disciplinée sur un terrain qui a une valeur financière, donc réduit au minimum. [...] Dans certains lotissements, les architectes ont pu faire des copies de rues, mais plus nous irons dans la recherche architecturale, plus cette image d'une rue disparaîtra. Les grands ensembles ne connaissent qu'une circulation giratoire des voitures, des piétons ne devenant jamais des passants. Chacun marche pour aller vers sa voiture et ne considère pas sa marche comme le seul moyen pour circuler. Le pas n'a plus cette démarche qu'il pouvait avoir dans une rue ou dans une avenue, une relance humaine. [...] On a édifié des places, mais ce sont des parkings, des sortes de réservoirs de voitures qui vont se vider dès huit heures du matin. On y ajoute aussi des bancs, mais peu s'en serviront comme halte tout au long d'une marche ou d'une promenade comme lieux de rencontre. Il est temps de croire aux loisirs, même dans une 'ville à la campagne'. [...] Le trottoir diminue de jour en jour et même ce qu'on appelle les contre-allées. Il perd son rôle de promenoir, de voie facile et délectable [...] Il donnait au piéton, malgré la circulation intense, le sentiment d'être à l'écart de la vitesse, des encombrements, du danger [...] Il donnait à la marche, souvent, un aspect oisif [...] Mais l'intensité de la circulation, l'agrandissement du parc de voitures font que le trottoir non seulement est grignoté, mais encombré. Paris est un garage à ciel ouvert et le trottoir est aujourd'hui clôturé par les voitures en stationnement : comme un rempart qui stoppe l'avance des piétons, pare-chocs contre pare-chocs, à tel point que le piéton est obligé de se créer des itinéraires plus souples afin de trouver un passage entre deux autos [...] On étouffe dans ces lacs que créent les stationnements plus ou moins légitimes. Chacun laisse au fond devant sa porte le meilleur de lui-même, son auto, son complément qui témoigne pour sa virilité son importance sociale, et qui lui donne droit d'être comme les autres parmi les autres. Durant la nuit, la chaussée devient le chemin favori des piétons car les autos sont abandonnées sur le

trottoir n'importe comment bouchant les passages, les entrées, les fenêtres du rez-de-chaussée. Et pourtant si nous mettions notre armoire ou notre frigidaire sur le trottoir, que dirait la police ?... » [34].

1968. Cette année-là, tout le monde ne marche pourtant pas dans les rues de Paris avec la mélancolie de Cayrol : le printemps venu, les insurgés de Mai retrouvent, certains sans le savoir, cette idée portée avant eux par les surréalistes, les situationnistes et les flâneurs : l'idée que la marche, lorsqu'elle refuse de se laisser canaliser par des aménagements urbains disciplinaires, devient contestataire :

« Bien des étudiants révoltés de Mai 68 retrouvent parfois sans le savoir cette pratique révolutionnaire de la marche urbaine, écrit Antoine de Baecque. Leur guérilla urbaine passe aussi par une guérilla pédestre : manifester, circuler clandestinement dans la ville, se regrouper ou se disperser face aux CRS, aller à la rencontre des grévistes, des ouvriers, des paysans, tout faire à pied quand les voitures, symboles de la prospérité matérielle et du consumérisme effréné du capitalisme bourgeois, ne marchent plus. Les étudiants réinventent les interventions subversives des situationnistes [...] comme en témoigne ce manifeste néo-situationniste datant de 1967 : "Ouvrir le métro la nuit, après la fin du passage des rames, à la dérive urbaine. En tenir les couloirs et les voies mal éclairées par de faibles lueurs intermittentes. Par un certain aménagement des échelles de secours et la création de passerelles là où il faut, ouvrir les toits de Paris à la promenade nocturne. Laisser les squares ouverts la nuit, mais les garder éteints. Munir les réverbères de toutes les rues d'interrupteurs, l'éclairage devenant à la disposition du public » [35].

La flânerie et la dérive débouchent donc sur une autre figure de la marche, essentielle elle aussi dans l'histoire et que nous n'avons pas encore mentionnée : la marche de protestation. La marche est sensations, rêveries ; elle aussi manifestation, révolution. De la prise de la Bastille en passant par les marches de Gandhi, de Martin Luther King jusqu'aux marches entêtées de ces mères argentines qui des années durant se rassemblèrent et marchèrent pour réclamer qu'on leur dise ce qu'il était réellement advenu de leurs enfants « disparus », les humains marchent pour défendre des idées. Des idées de tout bord

d'ailleurs. Mai 68 s'achève par exemple dans une contre-manifestation massive des supporters de De Gaulle. Peu importe donc les idées, il semble qu'on puisse les incarner en marchant. Marcher, marcher ensemble, permet de faire montre de la force et de la détermination du groupe. De montrer qu'on est bien décidé à faire passer ses idées à la réalité. Certaines manifestations, certaines marches, certains cortèges – qui prennent alors une allure martiale, militaire – visent par ailleurs explicitement à faire étalage de la force brute d'un groupe galvanisé par un chef – comme ces immenses défilés du régime nazi. Une fois de plus, Rebecca Solnit dit bien de quoi il retourne lorsqu'elle constate que la marche est peut-être la forme la plus basique et la plus universelle d'expression publique et qu'elle peut servir des idéaux de liberté, d'égalité, d'émancipation mais aussi de soumission à l'autorité et de destruction :

« Les jours normaux, écrit-elle, chacun de nous marche, seul ou en petits groupes de deux à trois personnes, sur les trottoirs des rues dévolues à la circulation et au commerce. Les grands jours (aux dates anniversaires d'événements historiques et religieux, ou lorsque nous décidons d'écrire nous-même l'histoire), nous défilons tous ensemble et martelons sur le pavé le sens à attribuer à cette journée. La marche qui, au gré des circonstances, est aussi prière, acte sexuel [les amoureux qui marchent], communion avec la nature, flânerie, devient discours dans les manifestations et les soulèvements de rue : des pages et des pages d'histoire furent imprimées par les pieds des citoyens marchant à travers leur ville. Cette démonstration physique des opinions politiques et culturelles est peut-être la plus universelle des formes d'expression publique. La marche, ici, est bien défilé, puisque tous les participants se dirigent d'un même mouvement vers un but commun, mais ce faisant ils ne renoncent pas à leur individualité, contrairement aux soldats dont le pas cadencé est le signe qu'ils sont interchangeables et tous placés sous l'autorité suprême du chef. Le défilé civil ou laïque indique à l'inverse qu'il existe un terrain d'entente possible entre des gens n'ayant pas cessé d'être différents les uns des autres, mais qui, ensemble, donnent enfin voix à l'opinion publique » | 36|.

I.V. Des années 70 à nos jours : la montée en puissance des préoccupations environnementales, l'évolution de la

randonnée et la reconnaissance du piéton des villes

Dans l'après-guerre, le mouvement amorcé il y a un peu plus de 200 ans avec la naissance de la société industrielle se poursuit activement. Pendant les Trente Glorieuses, il s'intensifie à un point tel que, dans les pays dits « développés », la marche va presque finir par disparaître de la vie quotidienne des occidentaux. Le développement des transports motorisés – trains, voitures, bus, avions, etc. – et l'évolution du marché du travail font qu'à partir des années 60, chez nous, entre les voitures, les ascenseurs, l'alimentation à disposition et bientôt les ordinateurs, on se déplace de moins en moins à pied. Nos modes de vie se transforment d'une façon radicale ; la société devient de plus en plus sédentaire. C'est si vrai que le manque d'exercice quotidien est actuellement considéré comme un problème de santé publique en partie responsable du développement de certaines « maladies de société » (cardio-vasculaires, obésité, etc.) et que l'OMS incite désormais la population à marcher en moyenne 10 000 pas par jour pour préserver sa santé... Cette situation culmine à l'heure actuelle :

« Jamais sans doute comme dans nos sociétés contemporaines on a aussi peu utilisé la mobilité, la résistance physique individuelle, écrit par exemple David Le Breton. L'énergie proprement humaine, née de la volonté et des plus élémentaires ressources du corps (marcher, courir, nager...), est rarement sollicitée au cours de la vie quotidienne, dans le rapport au travail, aux déplacements, etc. On ne se baigne pratiquement plus dans les rivières, comme cela était courant encore dans les années 60, sauf en de rares endroits autorisés, on n'utilise guère sa bicyclette (ou sous une forme presque militante et non sans danger) et moins encore ses jambes pour se rendre à son travail ou effectuer les tâches du jour » [37].

Mais la sédentarité n'est pas la seule tendance à l'ordre du jour. Si la marche a quasiment disparu du quotidien des sociétés occidentales, elle s'est considérablement développée depuis l'après-guerre dans la sphère des loisirs (bien entendu, plus particulièrement auprès de certaines franges de la population). Résultat : dans notre société sédentaire, marcher est aussi à la mode ; dans la nature – où les sentiers balisés et numérisés permettent d'abattre des kilomètres de marche relativement facilement –, et dans les villes qui mettent en œuvre des politiques urbanistiques visant le développement de la mobilité piétonne... Nous assistons donc aujourd'hui à une situation

paradoxe. Et c'est semble-t-il dans les années 70 qu'elle s'est amorcée...

Au début du XXe siècle déjà, la randonnée n'est plus cette pratique confidentielle appréciée par quelques poètes excentriques amoureux de la nature comme c'était le cas à la fin du XVIIIe siècle. Depuis Rousseau jusqu'au développement du mouvement du scoutisme et des auberges de jeunesse, le goût pour la marche n'a cessé de s'affirmer. À partir des années 70, on assiste à un nouveau tournant au cours duquel la randonnée va prendre un nouveau sens. On le sait, à l'époque, de nouveaux enjeux de société se font jour : certaines questions – concernant « l'environnement », la santé et le bien-être des humains et des non-humains sur notre petite planète, la qualité de la vie aussi, etc. – deviennent préoccupantes. Dans ce contexte où la nature devient importante pour un nombre croissant de citoyens, la pratique de la randonnée va se développer considérablement ; simultanément, elle va se charger d'une signification nouvelle – environnementaliste – qui est toujours bien vivante aujourd'hui. Antoine de Baecque revient sur cette évolution des années 70 :

« Randonner, écrit-il, ce n'est plus seulement mettre un corps en marche – physiquement, socialement, idéologiquement – l'intégrer aux collectifs de scouts, de campeurs, d'excursionnistes, comme au sortir de la guerre. C'est désormais redonner vie au sentier en protégeant une région de la désertification, approcher pas à pas la nature sans la dénaturer par le béton des grands ensembles touristiques. Il s'agit de pratiquer par les pieds une politique de l'aménagement du territoire et de l'environnement [...] » [38].

Par la suite, dans les années 80, puis surtout 90, le goût pour la marche – désormais encouragé et relayé par des magazines, des événements, des institutions dédiées, etc. – évolue encore : la marche devient un véritable sport de masse. Un développement spectaculaire de la pratique qui, note encore Antoine de Baecque, « a profondément bouleversé le profil du marcheur français ». Résumant le propos d'une enquête sociologique à grande échelle menée sur cette question en 1987, il écrit :

« La randonnée ne s'adressait en 1950 qu'à de bons marcheurs, habitués et expérimentés. Trente ans plus tard, beaucoup de monde se lance sur les sentiers, prenant parfois "des risques aussi inconscients qu'inconsidérés". Le rapport au corps a évolué : l'aventurier, le pionnier, le défricheur de sentiers

découvrant la France et particulièrement les massifs, dans les Alpes, les Pyrénées, les Vosges ou en Auvergne, à l'aide de sa carte et de sa boussole, souvent militant d'association, a été remplacé par un consommateur de topo-guides, de sentiers balisés, voire parfois d'agences de voyages » [39].

On observe donc une massification de la pratique de la randonnée et, conjointement, une transformation du profil des randonneurs. Une évolution similaire s'amorce à la même époque dans les villes : là aussi, après le « tout-à-la-voiture » de l'après-guerre, les années 70 inaugurent un tournant : à l'aune de préoccupations nouvelles comme la pollution de l'air ou la qualité de la vie, on commence à critiquer la place inconsidérée prise par la voiture dans nos territoires et dans notre quotidien. La défense du piéton s'organise dans les villes. Il s'agit de lui rendre une place tout en le sécurisant à travers une série de dispositifs : on compartimente les espaces réservés aux automobiles et ceux réservés aux piétons, on agrandit certains trottoirs, on met en œuvre des « zone 30 », des rues piétonnes, on veille au confort du pavage, on conçoit une signalétique claire et rassurante, etc.

« En 1969, écrit Antoine de Baecque concernant la France, la circulation automobile est à son comble dans les centres-ville, on ne connaît pas encore, ou très peu, les rues piétonnes, la politique de circulation pédestre urbaine en est à ses balbutiements. Une association, Les Droits du piéton, fondée [...] dix ans auparavant, prend la défense de cet être ignoré par la loi qu'est le marcheur urbain et, sur le modèle d'une Déclaration des droits de l'homme, énonce dans un tract-manifeste distribué à plusieurs dizaines de milliers d'exemplaires, des droits qui semblent, vu d'aujourd'hui, de simple bon sens. [...] Cette prise de conscience porte ses fruits puisque, dès 1969, une première mesure est prise, symbolique et aux effets réels : la généralisation de la limitation de la vitesse en ville à 60 km/h. En 1990, elle passe à 50 km/h ; en 2008, un Code de la rue est énoncé qui reprend la plupart des droits et des devoirs énoncés quarante ans plus tôt. Plus récemment encore, nombre de rues et de voies ont été limitées à 30 km/h à Paris. Mais les chiffres sont toujours meurtriers : en 2010, 535 piétons ont été tués en France, et 13 358 blessés ».

Au bout du compte, dans la seconde moitié du XXe siècle, avec la montée en puissance des préoccupations environnementales et celles, connexes, liées à la santé et au bien-être des humains et des non-humains, la pratique de la marche sort de la confidentialité : tandis que la randonnée se développe et se massifie, on accorde dans les villes une plus grande place aux piétons que l'on cherche également à sécuriser. Mais cet essor du goût pour la marche à pied entraîne une redéfinition de la pratique : tandis la randonnée devient familiale et touristique, ouverte à un plus large public et moins averti (et non plus au seul randonneur expérimenté, aguerri), la reconnaissance du piéton dans les villes semble de son côté sonner le glas du poète flâneur désireux autrefois de s'abîmer dans le labyrinthe étrange, inquiétant et régénérant des rues de la cité pour une pratique plus réglementée, moins risquée, moins expérimentale de la marche urbaine.

Et c'est ici que nous clôturerons ce petit inventaire des figures marcheuses : celles des pèlerins et des randonneurs, des flâneurs et des piétons, des révolutionnaires. D'autres marches n'ont pas ou peu été évoquées, notamment les marches des migrants, des survivants, des martyres, des sans abris, des amoureux aussi ; de même que la question des femmes auxquelles on a très souvent interdit de marcher seules, les privant par là d'une part essentielle de leur humanité...

Au XXIe siècle, tandis que la société occidentale s'est massivement sédentarisée, la pratique de la marche, en devenant un enjeu environnemental et de santé, en se massifiant également dans le cadre de la société des loisirs, est aussi devenue une marchandise : une marchandise touristique, écologique, spirituelle. Une marchandise soutenue par un discours un peu foutraque, publicitaire et médical en même temps que philosophico-spirituel sur les vertus et les bienfaits de la marche pour le corps et l'esprit. Tandis que l'on envoie les gens se ressourcer et retrouver leur « moi profond » sur des sentiers aménagés, on crée dans les villes des centres piétons qui, pour rendre de l'air aux habitants, s'inscrivent aussi dans une politique visant la touristification des villes. Est-ce à dire que la marche n'est plus qu'une marchandise ? À l'aune de tout ce

qui précède, nous ne le pensons pas. La marche reste une pratique culturelle, liée à l'art des jardins, au goût romantique pour la nature, à la naissance de la ville moderne ; spirituelle car elle engage le fait même de penser, ainsi que la prière et même notre rapport au divin ; politique car elle est peut-être le lieu d'expression le plus universel des opinions.

Davantage encore. On dirait en effet qu'il y a quelque chose de brûlant pour les humains dans le fait de marcher, quelque chose que l'ordre-de-la-marchandise-qui-avale-tout ne peut pas complètement éteindre. Ça commence peut-être avec l'exultation du petit d'homme lorsqu'il parvient à trouver enfin l'équilibre nécessaire pour enchaîner quelques pas... Quand on observe un bébé faire ses premiers pas, on comprend que se redresser, pour les humains, ce n'est pas rien. En tout cas, pour les bébés qui y parviennent, ça ressemble chaque fois à une victoire, un petit triomphe, terrible et joyeux en même temps. Et peu importe ici la manière dont le redressement, la station debout, ont été réfléchis, voire instrumentalisés par la philosophie et la science occidentale du « propre de l'homme » pour tenter d'attribuer à celui-ci un statut d'exception, de supériorité, dans la nature et, partant, de justifier toutes ses prérogatives et ses destructions. Ce que l'on observe, c'est que pour chacun des petits d'homme, se redresser sur ses deux jambes pour marcher, c'est important. Tellement important que lorsqu'on vise à offenser, rabaisser, humilier quelqu'un, on cherche bien souvent à le mettre à genoux. Tellement important que retrouver sa dignité consiste parfois simplement dans le fait de se relever. Tellement important que, dans certaines situations où c'est la survie qui est en jeu, marcher peut s'avérer la dernière des possibilités, celle qui tue et celle qui sauve en même temps.

Mais la marche a aussi avoir avec la vie démocratique, avec la vitalité de la vie démocratique. Marcher – marcher dans les rues de la cité, marcher dans la nature – ça permet en effet d'habiter les lieux, de se les approprier, de les faire siens. Grâce au rythme monocorde et lent de la marche, on s'imprègne des lieux, on en prend la mesure, on apprend à les connaître. Si la marche contribue à la vitalité de la vie démocratique, c'est parce que le rythme de la marche nous rend disponible au monde et nous permet en même temps de le réfléchir. C'est aussi parce que marcher, parcourir à pied la terre et la ville, permet déjà de lutter contre « la fragmentation des vies et des paysages » pour retrouver quelque chose de commun.

II. Une histoire de la marche à Liège entre 1880 et 1950 (Karim Ait-Gacem)

Marcher dans la ville. Avancer un pied devant l'autre sur les avenues, les boulevards, les ruelles ou les venelles pour se rendre d'un point A à un point B, cela a longtemps été la norme. Pour se déplacer, les gens marchaient.

Il n'est pas évident d'écrire l'histoire de ce qui relève de l'évidence. L'histoire de la marche en ville ne dispose pas d'une invention décisive pour en marquer le début – à l'instar du vélo, de l'automobile, du tramway ou de l'autobus. C'est une histoire qui se déploie en creux. Pour glaner de précieuses informations sur ce sujet, il faut donc se muer en enquêteur, aller fouiner et dénicher des éléments dans les interstices des documents disponibles.

Pour notre part, c'est le journal *La Meuse* qui nous a servi de source principale. La numérisation des titres par la Bibliothèque royale de Belgique et leur accessibilité via son site Internet nous ont grandement facilité la vie et, comme il faut bien commencer par quelque chose, nous avons tapé le mot « piéton » dans l'onglet servant de chemin vers la base de données : 2465 occurrences et 950 articles s'étalant de 1856 (date de création du journal) à 1950 (année limite de numérisation par la KBR) sont apparus. De l'analyse de ces documents, il ressort une histoire parcellaire, fondée sur des évolutions de lois, des faits divers et – disons-le nettement – des conflits. Des conflits d'usage qui prennent place dans une réelle bataille pour l'occupation de l'espace public : cette sémantique guerrière n'est pas de notre fait, mais c'est celle qui est réellement utilisée dans les articles. Notre étude va donc se concentrer sur la période 1856-1950, plage temporelle fort limitée puisqu'on date la naissance de Liège vers l'an 700 (date où Gutenberg n'avait pas encore permis à *La Meuse* d'exister). C'est néanmoins une période charnière, où une pratique immuable et quasi absolue se voit restreinte par la course à la modernité, une modernité qui épouse les traits de l'automobile. L'étude des articles ne laisse en effet pas beaucoup de place au suspense : on y voit de manière très claire l'inexorable montée en puissance de l'automobile.

L'histoire de la marche en ville, pour cette période à cheval sur deux siècles, peut donc difficilement être séparée de l'histoire de l'automobile mais aussi du vélo. Ces évolutions et les luttes

auxquelles elles donnent lieu sont très régulièrement relatées dans le journal ; notons que *La Meuse* ne parle pas à tout le monde et n'épouse pas les centres d'intérêt de toutes les couches de la population – elle donne même l'impression, dans certaines périodes, de défendre les intérêts de ceux-ci par rapport à ceux-là. Il n'empêche que les billets d'humeur, le courrier des lecteurs, les articles à charge et à décharge, les faits divers, la chronique judiciaire ou même les publicités et dessins humoristiques sont des sources précieuses pour décrire les conflits qui ont émaillé l'évolution des moyens de déplacements en ville. Des conflits qui sont de très bons indicateurs pour nous dire quelles étaient les situations préalables ou prévalentes.

Ce texte se donne donc pour mission de couvrir quelques azimuts du vaste sujet qu'est l'histoire de la marche à Liège. Puisse-t-il aiguïser quelque appétit de recherche pour les multiples autres champs à révéler. Il y aurait matière à s'intéresser aux habits que porte le piéton qui, par définition, arpente le domaine public et s'offre au regard des autres usagers de cet espace. Il y aurait matière à s'intéresser à la manière dont il est chaussé. À la manière dont il couvre sa tête. Aux accessoires qui l'accompagnent dans sa marche. La canne qui est fréquemment utilisée lors des rixes, si on en croit la rubrique « faits divers » de *La Meuse*, ou l'ombrelle dont on se gausse lorsqu'elle est arborée par des femmes qui veulent se faire passer pour plus riches qu'elles ne sont [40]. On pourrait s'intéresser aux distances parcourues, aux démarches, à la cadence des pas. Rapide, pour ce qui concerne Désiré Mamelin dans le roman de Simenon [41] où son trajet pour aller au travail est si précisément décrit. On pourrait travailler sur les ambiances : comment marche-t-on la nuit, le matin, le soir ou l'après-midi ? On pourrait continuer ainsi longtemps, à proposer des occurrences. De nombreuses Histoires de la marche en ville restent à écrire.

II.I. Le long temps de la norme piétonne

On date la naissance de Liège autour de l'an 700. De cette époque qui s'étend de la formation de la ville à l'avènement de la révolution industrielle, il est tentant de faire un temps immobile - en ce qui concerne les déplacements urbains. Nous en ferons le temps d'avant la bicyclette. Le temps d'avant l'automobile, surtout. Le temps du cheval, des fiacres, des charrettes et des sabots en bois. Le temps du piéton.

Le temps des rues boueuses

Marcher dans la ville des siècles passés, c'est se salir les pieds. On marche pieds nus ou emballés dans de la toile de lin, avec des sabots ou encore des bottes en cuir, selon son milieu social. Il faudra attendre le 19^e siècle pour que se développe une production industrielle mais, avant cela, la chaussure est fabriquée par un artisan ou par les individus eux-mêmes en taillant et creusant le bois de manière à obtenir des sabots ou encore des galoches, chaussures dont la semelle est en bois et le dessus cousu avec du cuir. Ces chaussures ne différencient pas le pied gauche du pied droit, elles se forment à l'usage.

Quelles que soient les chaussures qu'on porte, on a de fortes chances de les croquer si on arpente les rues en terre battue de la ville pendant ou après des épisodes d'intempéries. Des rues non pavées où sont jetés et se mélangent chaque jour la terre battue, les cendres, les résidus alimentaires et les déjections humaines – auxquels s'ajoutent les crottins des chevaux. Lors des épisodes de chaleur, la poussière est omniprésente. Lors des épisodes de pluie ou de neige, la marche est particulièrement fastidieuse et les décrottoirs bienvenus pour éviter d'en mettre partout chez soi. C'est par peur de se salir les pieds et aussi par besoin de distinction que les bourgeois utilisent des fiacres, transports publics onéreux, pour leurs déplacements même réduits.

Le commun des mortels, lui, marche. Longtemps si nécessaire. Certains indicateurs nous permettent de juger de l'endurance aux 18^e et 19^e siècles. Un article daté de 1885 évoque le facteur qui, de 1830 à 1834, allait délivrer le courrier à Verviers en partant de Liège. Trente kilomètres à pied. L'aller les jours pairs, le retour les jours impairs et du repos le dimanche [42]. On peut aussi citer la célèbre botteresse qui, lestée de sa hotte, peut arpenter les trente kilomètres qui séparent Liège de Huy, comme relaté dans l'article hagiographique qui lui est consacré dans une édition datée de 1911 du journal [43]. On pourrait aussi évoquer différents évadés de la prison Saint-Léonard qui fuient vers les Pays-Bas ou l'Allemagne, distants d'une trentaine de kilomètres, pour s'y faire oublier. On relate dans la presse leurs périple le long de la Meuse où ils tentent de prendre les bacs qui les mèneront vers l'autre rive.

C'est l'un des aspects particuliers de la marche à Liège que la possibilité, au gré de ses destinations, de se retrouver face à la Meuse. On pourra la traverser en empruntant un bac tenu par un concessionnaire que l'on paiera avec quelques sous pour qu'il vous transporte sur l'autre rive. Si on opte plutôt pour un des

ponts qui enjambent le fleuve, il en coûtera le prix du péage (quelques centimes) dû à un concessionnaire qui a acheté sa charge limitée dans le temps à la commune. Il en est ainsi du pont Léopold, comme indiqué dans un article de 1869 qui renseigne sur les modalités de la mise aux enchères de la charge de percepteur des droits de passage [44].

Le temps de la quiétude

Le temps d'avant l'automobile n'est pas exempt de dangers pour le piéton. Les accidents de la circulation sont causés par certains attelages qu'on accuse d'aller à des vitesses démesurées et aussi par des charrettes qui se détachent et heurtent les passants.

Un article daté de 1886 alerte sur la dangerosité des fiacres qui déboulent au grand galop dans la rue d'Agimont alors qu'aux horaires de sortie et d'entrée à l'école, des centaines d'élèves se trouvent sur la chaussée. Il appelle la police à dresser des procès-verbaux visant à calmer « les automédons [conducteur du char d'Achille lors de la guerre de Troie] trop fougueux » [45]. Un autre article de 1882 évoque des charrettes à sable qui constituent, dans l'étroite rue de Vottem où elles passent, un danger bien trop important pour les piétons et notamment les enfants [46].

La législation est stricte pour les voitures à chevaux. Les cochers doivent toujours rester à proximité de leur monture, sous peine d'amende. En cas d'accident occasionnant des blessés ou des morts, leur responsabilité est en grande majorité établie par les juridictions qui sévissent en condamnant à de lourds dédommagements voire à de la prison. Les accidents touchant les piétons qui sont repris dans la rubrique « faits divers » du journal sont tout de même très réduits par rapport à ce que l'on va connaître lors de l'avènement de l'automobile. En attendant, le piéton peut jouir de l'espace public sans crainte excessive. Il n'hésite d'ailleurs pas à en profiter. La rue d'avant la voiture est un espace de rencontre : on peut stationner au milieu de la route pour discuter ou lire un article de journal. Les enfants peuvent jouer à la toupie, aux billes, au cerceau ou à la marelle sans que leurs parents ne soient considérés comme de dangereux irresponsables. Cette ambiance idyllique est décrite dans un article de 1930 où l'auteur remonte le temps pour se rappeler cette époque un peu mythique où la route était un terrain de jeu qui s'étalait d'une façade à l'autre. Dans cet article écrit a posteriori, l'auteur constate avec nostalgie combien les choses ont changé, combien la modernité a changé la route qui désormais n'est faite que pour circuler [47].

II.II. Révolution industrielle

La rue est sale, on commence à s'en rendre compte et on essaie de réagir

Le temps de la révolution industrielle est aussi un temps d'évolution des mentalités. Des mouvements hygiénistes se développent et influencent la perception que l'on peut avoir de la ville. En plus de l'inconfort des rues qui provoque des glissades et des blessures aux pieds des passants, on déplore la saleté et le manque d'entretien qui rendent la marche à pied peu agréable. De nombreux articles s'en plaignent et enjoignent les autorités à réagir. Cela peut être le fait de journalistes qui dépeignent des situations dont ils ont été témoins ou victimes, ou de lecteurs qui interpellent par le moyen de courriers adressés aux journaux à fin d'insertion. Ainsi un article daté de 1871 rappelle à l'entrepreneur de la propreté publique qu'il est tenu de répandre du gravier fin lorsqu'il gèle et non les débris que les habitants laissent devant chez eux : des cendres, mais aussi des déchets organiques et le produit des latrines qui produisent une « boue infecte dans laquelle pataugent les piétons » [48].

Dans un article de 1893, on parle du boulevard de la Sauvenière comme d'un marécage. Dans ce courrier de lecteur adressé au directeur du journal, ce sont les adjectifs « fangeux » et « boueux » qui décrivent les espaces que doivent emprunter les piétons. On conclut l'article de l'exemple d'habitants qui pour rendre visite à des voisins de l'autre côté du boulevard Piercot, empruntent une voiture plutôt que de se croquer les pieds. Malgré la distance limitée. L'auteur conclut le courrier en dénonçant le dédain de l'administration sur ces questions et appelle les élus à agir [49]. Encore, dans un courrier paru en 1874, un lecteur insiste sur le développement du commerce rue des Pommiers pour inciter les autorités à résorber les ornières emplies de boue qui empêchent le passage aisé de la rue [50].

Si ces sujets sont jugés assez importants pour être relatés dans le journal, cela est dû en partie au fait que les classes les plus aisées sont de retour sur la terre ferme. Comme souvent avec les modes, celle de la promenade nous vient d'Angleterre. Elle s'étend sur tout le vieux continent, de Nice à Bruxelles en passant par Paris. À Liège, la promenade se diffuse aussi. Des contre-allées et des espaces sont réservés aux promeneurs et interdits aux chevaux avec leurs déjections dérangeantes. Pour répondre aux besoins de cette société, la ville aménage de nouveaux espaces publics, parcs, jardins et allées. L'un des

espaces de promenade les plus célèbres de Liège, inauguré en 1865, est le parc de la Boverie, situé sur une île de la Meuse. Ce parc a été agrandi au fil des ans pour devenir l'un des plus grands espaces verts de la ville.

Cette mode de la promenade va connaître une évolution poétique avec l'art de la flânerie mise en exergue par des auteurs tels que Balzac et Baudelaire. Flâner c'est se promener sans but, en observant les passantes et les passants, prendre du temps pour soi sans réel besoin de le rentabiliser. Cette évocation de la flânerie reviendra souvent dans des articles qui déplorent la course à la modernité et à la vitesse.

Premiers conflits d'usage, les vélos arrivent

Jusqu'à la fin du dix-neuvième siècle, le piéton prend donc ses aises dans l'espace public. À peine se plaint-il des voitures à chevaux dont certains cochers sont jugés dangereux ou inconscients. Une invention va alors nécessiter un nouveau partage de l'espace public : il s'agit du vélocipède, dont la pratique connaît un fort développement à Liège au tournant du siècle.

Un article daté de juillet 1895 relate que les piétons peinent à trouver leur place entre la route réservée aux cavaliers et voitures à chevaux d'une part et d'autre part les vélos qu'on décrit comme pullulant sur les bas côtés. L'auteur précise que les accidents avec les piétons sont bien trop nombreux. Il presse donc les autorités communales d'intervenir [51]. Ce qu'elles vont faire dès le mois suivant par l'intermédiaire d'un règlement communal qui oblige les cyclistes à se munir d'un cornet ou d'un timbre avertisseur. Corner ou ne pas corner, la question va cristalliser le conflit entre piétons et cyclistes. Cette question d'avertisseur sonore se posera à nouveau, nous le verrons, à propos de l'automobile.

Selon le règlement communal, l'avertisseur sonore doit être utilisé par le cycliste pour prévenir le piéton de son arrivée. C'est une manière de lui demander de se ranger pour qu'il laisse le passage à plus rapide que lui. Un article paru en août 1895 expose les problèmes qui se posent si le cycliste corne et s'il ne corne pas. Lorsqu'il use de son avertisseur, le cycliste fait sursauter le piéton qui, surpris par le bruit, est jeté dans un trouble et une indécision propice aux accidents. Et puis il y a celles et ceux qui ne cornent pas, prenant le piéton par surprise et s'attirent des jurons, décuplés s'il s'agit d'une cycliste comme le remarque finement l'auteur [52]. La défiance se développe.

On peut en voir une illustration dans un article de janvier 1902, plutôt à charge contre les cyclistes, évoquant les vélos munis de trompes disproportionnées pour le plaisir mauvais de faire sursauter le piéton lorsqu'on l'actionne [53]. On peut constater un autre épisode de la tension montante avec un article d'avril 1910 qui relate une bagarre qui fait suite à un frôlement de piéton par un cycliste empressé. On y accuse les cyclistes de rouler sur les trottoirs et autres espaces dévolus aux piétons et à eux seuls. On les affuble de sobriquets tels que « vélocipédard » ou son diminutif « pédard », qui vient du mot « vélocipédiste » qu'on a altéré pour lui donner un sens péjoratif et désigner les cyclistes qui roulent à des vitesses excessives au mépris du danger. Dans le même article, on les traite de bouffeurs de kilomètres comme pour diminuer symboliquement l'indéniable faculté du cycliste à aller plus vite, plus loin et plus longtemps que le piéton [54].

Corner ou ne pas corner, la question peut sembler anodine - mais celle qui se pose en filigrane, c'est la fin de la quiétude pour le piéton. La fin du cheminement tranquille sur la route. Avec l'arrivée du vélo, le piéton entre dans l'ère de la « vigilance et de la prudence » [55]. Ce processus ne va pas sans résistances. Un article d'août 1906 interroge d'ailleurs sa légitimité. Dans un questionnement quasi philosophique, l'auteur se demande pourquoi devrait-on obéir à une sonnette. Pourquoi le piéton devrait-il se ranger pour un engin qui va plus vite ? Et dans le même ordre d'idée, pourquoi le piéton ne pourrait-il pas, lui aussi, utiliser une sonnette et fort de cette autorité se faire obéir des autres afin qu'ils le laissent passer devant ? Dans cet article, l'auteur déplore que le piéton ait accepté cet état de fait si docilement et envoie des piques à ses confrères journalistes qui ne jurent que par le progrès et la vitesse [56]. Dans la même veine, un courrier envoyé en décembre 1895 par un lecteur avec demande d'insertion s'oppose à une nouvelle législation sur la circulation adressée par le gouverneur à toutes les administrations de la province. Ces nouvelles règles commandent aux piétons de se garer pour laisser passage aux vélocipèdes. L'auteur du courrier peste contre la priorité donnée à un groupe de population somme toute moins nombreux que les piétons. Il demande que certaines rues et boulevards soient réservés à ceux qui cheminent à pied de manière à ce qu'ils puissent s'adonner à la flânerie, à la causerie, au délassement et au repos de l'esprit sans avoir à se préoccuper de leur sécurité personnelle ou de celle de leurs enfants [57].

Au tournant du siècle, les accidents impliquant piétons et

cyclistes sont copieusement relayés dans la Meuse. Des corps sont renversés, des fractures occasionnées. Ces articles en cascade donnent l'impression d'une guerre larvée entre deux camps. Des courriers de lecteurs se répondent les uns aux autres. Des articles regrettent le temps de la quiétude lorsque d'autres célèbrent la marche en avant du progrès. Le phénomène n'est pas circonscrit à Liège : en septembre 1897, un article recense les mêmes problématiques en Allemagne [58]. C'est donc assez logiquement qu'émerge l'idée d'une séparation physique des deux modes de locomotion avec la création de pistes cyclables. On peut retrouver cette idée notamment dans un article de mars 1897 [59]. Elle est directement suivie d'effets, avec la création d'une piste réservée aux cyclistes rue Hazinelle. Un article de mai 1897 la mentionne et réclame qu'elle soit respectée alors que de nombreux piétons l'empruntent malgré l'interdiction. On demande qu'un panneau « réservé aux cyclistes » soit apposé pour faire respecter la dévolution de la voie aux cyclistes [60].

Sonnettes, pistes cyclables, conduite responsable, intrusion sur les trottoirs, ces sujets de débat sonnent de manière étonnamment familière à nos oreilles d'aujourd'hui. Ces éléments présagent aussi des conflits autrement plus importants que va générer l'apparition de l'automobile.

II.III. La montée en puissance et l'avènement de l'automobile

L'automobile tente de se faire accepter comme outil du progrès

En 1902, la Belgique est le deuxième producteur mondial d'automobiles, derrière la France mais devant les USA ou l'Allemagne. La diffusion de l'automobile est assez précoce et on en voit circuler à Liège dès 1896. Très vite, elles vont se multiplier. Cette arrivée de l'automobile dans le paysage urbain de la fin du dix-neuvième siècle s'accompagne d'une évolution du rapport à la vitesse. De nombreux petits articles où les rédacteurs s'amusent à comparer les différentes allures paraissent dans *La Meuse*. On compare les vitesses de différents véhicules à moteur à celle d'humains mais aussi d'animaux, généralement pour constater que la voiture va bien plus vite et qu'elle permet de couvrir plus de distance. Les automobiles sont plus rapides, mais cette vitesse associée à la masse du véhicule occasionnent de forts dégâts lorsqu'elles sont projetées sur un individu qui entreprend, par exemple, de traverser la rue à un moment où croise le dit véhicule. Une fois passé le premier

temps de l'émerveillement face à la prouesse technologique, on se rend compte avec effroi que l'automobile peut blesser ou même tuer des piétons.

Cette question de la sécurité routière sera omniprésente dans les articles que *La Meuse* consacrera à la circulation tout au long de la première moitié du vingtième siècle. Le journal va s'engager, préconiser des solutions et animer des dossiers spéciaux où la parole sera donnée aux automobilistes et aux piétons. On sent tout de même poindre un préjugé favorable à l'automobile, notamment dans la rubrique *Sur la route* qui traite des problèmes de circulation et apparaît dans le journal dans les premières années du vingtième siècle. Le dénommé L. Renson qui tient la rubrique argumente régulièrement en faveur de l'adaptation nécessaire face à un avenir inexorable. Il enjoint les piétons à s'adapter, à devenir prudents et à obéir aux nouvelles règles. Il enjoint aussi les autorités à adapter l'espace public au progrès que constitue la locomotion automobile.

Outre cette rubrique, de nombreux articles se feront le relais des réunions tenues par les organisations de défense de l'automobile qui, au fil de l'histoire, s'opposeront systématiquement aux limitations de vitesse, à l'instauration du permis de conduire et à toute législation allant à l'encontre du développement de l'automobile et à la liberté qui y est associée. Il en est ainsi des organisations Motor Union et Automobile Club qui montent systématiquement au créneau lorsqu'une loi est en étude. On ne peut que constater leur efficacité pour mettre en avant leurs idées dans une démarche qu'on qualifierait aujourd'hui de lobbying. On peut citer les trottoirs sur lesquels ces associations n'auront de cesse de confiner les piétons. On peut aussi parler du traitement judiciaire des accidents de la circulation qu'elles tentent de rééquilibrer en imputant une responsabilité aux piétons alors que dans les premiers temps de l'automobile, les voitures sont condamnées à de lourds dédommagements au profit des piétons accidentés.

L'automobile fait peur

Les automobiles font peur car elles vont vite. Elles font peur car les piétons découvrent avec effroi qu'ils peuvent mourir sur la route. On rappelle dans un article de septembre 1902 que la vitesse d'un homme qui marche est de 5 km/h, qu'un cheval chemine à 10 km/h alors que la voiture atteint les 20 km/h. Des courriers de lecteurs sont envoyés au journal pour demander à ce que cette vitesse soit limitée. On réclame que les vitesses excessives soient réprimées de 400 francs d'amende ou alors de

3 mois de prison [61].

La réponse des tenants de l'automobile ne tarde pas. Dans un article paru en octobre 1902, un défenseur du progrès s'essaye à la comparaison entre l'automobile et la voiture à chevaux pour en arriver à la conclusion que l'automobile est moins dangereuse grâce à sa maniabilité et à ses freins puissants. Il décrit un monde ancien, un monde de quiétude où la rue était peuplée d'animaux qui divaguent, d'enfants qui jouent, de chevaux qui trottent et de charretiers qui livrent. Tous ceux là sont dérangés, effrayés par l'arrivée de l'automobile sur la voie publique. C'est la marche du progrès qui comme toujours dérange dans les habitudes. Il est néanmoins nécessaire de s'y plier car le progrès vient toujours accompagné de la promesse de prospérité économique. L'auteur décrète que les gens se feront à la voiture comme ils se sont faits au vélo après des débuts tumultueux ; le seul obstacle qui en limite la diffusion à grande échelle est son tarif onéreux, contrairement aux vélos ; enfin, l'auteur termine son article sur la promesse que les piétons, bientôt, réaliseront que l'automobile n'est pas plus dangereuse qu'autre chose [62]. Les années suivantes vont donner tort à cette prédiction. De nombreux accidents surviennent avec des piétons qui sont grièvement blessés ou tués. Cela entraîne l'administration communale à limiter la vitesse à 10 km/h, notamment sur la place de la République française sur laquelle est posé un panneau indiquant la limitation [63].

En 1905, un article constate lui aussi que de nombreux piétons ont peur des chauffeurs. L'auteur la classifie comme une peur irrationnelle. Selon lui, le chauffeur est vu à tort comme une bête sanguinaire avide de chair humaine, un mangeur d'enfants, alors que son plus grand souhait c'est d'éviter les piétons. La figure du chauffeur a été desservie par des accidents spectaculaires et meurtriers. Du coup, une simple automobile qui corne pour demander à un piéton qui déambule sur la route de se ranger, provoque la panique du marcheur qui perd ses moyens, ne sachant où aller alors qu'il était si simple de se ranger sur le côté [64].

Klaxonner ou ne pas klaxonner

Jusque 1924, c'est une obligation légale pour les autos de signaler leur présence au moyen d'un avertisseur sonore, notamment lors des passages de carrefours [65]. Le développement fulgurant de l'automobile entraîne une cacophonie liée à l'utilisation constante du klaxon. De plus, la

circulation se prolonge jusque tard dans la nuit ce qui perturbe le sacro-saint repos du travailleur lorsque les sons stridents retentissent dans la ville endormie [66]. Malgré les protestations des professionnels de l'automobile qui arguent que le problème n'est pas là, l'usage des avertisseurs sonores sans cause réelle et urgente est interdit par arrêté royal en décembre 1935. Suite à cette décision, un débat est organisé en décembre 1935 par le Motor Club pour l'évoquer. Durant ce débat assez consensuel, les différents orateurs défendent tous l'idée que le réel problème ce n'est pas le klaxon mais plutôt le piéton. Durant la réunion, ils ne cessent de le fustiger et de le peindre en fantaisiste héréditaire. Ils disent qu'il devient urgent de l'éduquer. Qu'on devrait le cantonner sur les trottoirs et les passages cloutés auxquels il ne pourrait déroger. Lors de cette réunion des orateurs forment le vœu que l'irresponsabilité des piétons soit désormais punie par les tribunaux et on cite en exemple le peuple d'Anvers qui lui, écoute ce qu'on lui dit de faire et va où on lui dit d'aller. Dans le compte-rendu de cette réunion, on peut lire en fin d'article que certaines personnes du public se lèvent pour défendre les piétons mais sans préciser les arguments avancés alors que ceux des défenseurs de la voiture sont largement repris. On peut remarquer que *La Meuse* penche quelque peu du côté de l'automobile dans le conflit qui l'oppose au piéton [67].

Lorsqu'on les remet en cause ou tente de les limiter, les tenants de l'automobile vont répondre par une argumentation en trois points qui ne variera pas énormément durant quasiment un siècle : ne pas refréner une industrie prometteuse au service de l'économie, cantonner les piétons sur les trottoirs et faire leur éducation, eux qui sont si distraits. Ces ripostes se font par l'intermédiaire des Touring Club et autres Motor Union qui réagissent par voie de presse et en interpellant directement les responsables dans une préfiguration de ce qui est un véritable lobbying politique. Il se présentent pourtant comme des défenseurs de l'intérêt général, mais un intérêt général guidé par le développement de l'automobile [68].

Accuser les piétons

La première base d'argumentation des tenants de l'automobile et du progrès est de rejeter la responsabilité de la multiplication des accidents sur le piéton. En général, les auteurs d'articles pro-voiture concèdent qu'il existe une très faible minorité de chauffards. Et qu'ils méritent d'être punis car ils causent du tort à la majorité des chauffeurs qui eux se comportent bien. Cette concession faite, les auteurs peuvent imputer la grande majorité

des accidents à des piétons qu'on va traiter le plus souvent d'imprévoyants ou de distraits. Un article publié en 1946 va jusqu'à traiter les piétons d'insolents car certains se permettent de marcher sur la voie charretière comme s'ils étaient prioritaires. On y demande aux agents de police de les remettre à leur place [69].

Dans un article rédigé en mai 1932, on affuble le piéton du qualificatif d'imprudent. Il ne regarde pas avant de traverser et se jette quasiment sous les roues des voitures impuissantes. Ses réactions irrationnelles sont impossible à prévoir pour les chauffeurs. On lit dans l'article qu'au delà de cette imprudence, on ressent chez le piéton une résistance à l'emprise de l'automobile sur la route. La dangerosité devrait le pousser à circuler sur le bas-côté mais on sent qu'il a du mal à abandonner la route où il prenait ses aises auparavant [70].

Durant les années 20 et jusqu'aux années 30, les automobilistes multiplient les contributions au courrier des lecteurs pour protester contre la morgue de piétons qui se permettent de lire le journal ou de converser en petits groupes au milieu de la chaussée. Ces attitudes provoquent l'ire des chauffeurs de véhicules stoppés dans leur élan. On taxe le piéton d'étourderie puis on le suspecte de rébellion face à la marche du progrès. En mars 1933, un article de la rubrique *Sur la route* donne une description du piéton comme d'un être qui résiste à la bonne marche de la circulation et ne met aucune bonne volonté à traverser rapidement lorsqu'il y a du trafic, narguant même les automobilistes. L'auteur enjoint la police à inculquer aux piétons la bonne attitude à adopter. Il ne réclame tout de même pas que l'on mette des amendes mais demande que l'agent de police fasse une petite réprimande paternelle. Il finit par une admonestation, le piéton doit se soumettre aux règles : traverser avec prudence, se ranger lorsqu'un véhicule essaie de passer et ne pas stationner sur la voie carrossable. La conclusion arrive ensuite : c'est en disciplinant le piéton que les accidents régresseront [71]. Car les accidents augmentent. On passe de 55 accidents graves (avec des blessés ou des morts) en région de Liège en 1927 à 213 accidents graves en 1931 [72].

Ce sont des accidents qui touchent les personnes les plus fragiles, les enfants notamment. Nous avons vu que dans le monde d'avant la voiture, la rue était un terrain de jeu pour ces enfants. Le développement de l'automobile va occasionner de nombreux drames qui sont repris avec force détails dans les rubriques fait divers. La tonalité va changer peu à peu dans les

articles avec une mise en cause des parents et notamment des mères à qui on attribue le tort d'avoir laissé jouer leurs enfants sans surveillance. Des femmes inconscientes qu'on accuse de négligence lorsque surviennent les accidents. Un article de juillet 1906 réclame même qu'elles soient poursuivies [73].

À l'orée des années 30, la route est devenue dangereuse. Tout le monde en convient même les automobilistes. Un article de septembre 1934 va jusqu'à expliquer que le développement du trafic rend inéluctable les accidents. Il conseille d'accepter leur fatalité et que l'on se forme aux premiers secours pour sauver ceux que l'on peut sauver [74].

Les piétons sur les trottoirs

Dès juin 1895 apparaît dans le journal l'idée que les piétons devraient être chassés de la route pour être cantonnés sur les trottoirs et autres accotements ce qui laisserait libre cours aux automobiles [75]. Alors que la route était le plus souvent un espace continu de façade à façade, le dix-neuvième siècle va voir fleurir les trottoirs. Ils sont créés dans l'idée de réserver des espaces apaisés aux piétons pour qu'ils puissent circuler devant les boutiques par exemple [76]. Ce sont des espaces refuges où, en théorie, les véhicules ne peuvent circuler. Ces trottoirs, au départ, ne sont qu'une option pour les piétons qui sont libres de divaguer encore sur la route si bon leur semble. C'est cette liberté sur laquelle vont taper de nombreux articles de *La Meuse* qui vont accompagner un mouvement qui désire une privatisation de la route au profit des véhicules à moteur et éventuellement des vélos. De nombreux articles enjoignent les piétons à rejoindre les trottoirs pour leur propre sécurité mais constatent qu'ils rechignent et ne veulent pas renoncer à la route où ils jouaient lorsqu'ils étaient enfants. La marche en avant de l'automobile, sa diffusion et l'augmentation du trafic auront raison de ces petites résistances. Le 17 janvier 1936, un arrêté royal réglementant la circulation des piétons est édicté. Il est désormais interdit à ceux-ci de circuler sur la chaussée.

Voilà désormais le piéton confiné sur les trottoirs. Le souci c'est que le trottoir s'interrompt et qu'à un moment ou à un autre, il faut traverser. Un article d'octobre 1922 constate que le trottoir est loin d'être la panacée car on n'est jamais certain d'arriver vivant au trottoir suivant [77]. Toute une infrastructure va donc être créée pour que le piéton traverse à des endroits puis à des moments bien précis. Voici venu le temps des clous, des passages piétons, des agents de police avec leurs bâtons et des signaux lumineux. Un article d'octobre 1949 demande même à

ce qu'on dispose des chaînes et des grilles pour empêcher ces satanés piétons de passer hors des passages cloutés [78].

C'est dans la période de l'après-guerre qu'on installe à grands frais les premiers poteaux de signalisation lumineux. Les lumières rouges et vertes commandent le passage. Dans un article virulent d'avril 1949, on se plaît à remarquer que les piétons de Liège sont les seuls à y déroger et ce, non pas pour gagner quelques secondes, mais parce que par nature le Liégeois aurait horreur des règlements et aimerait la liberté plus que tout. On donne en exemple les peuples plus au Nord qui obéissent bien plus volontiers aux prescriptions publiques. L'auteur observe que lorsque qu'il voit que la chaussée est libre, le piéton se permet de traverser malgré la lumière rouge alors qu'un véhicule pourrait très bien arriver. Il avertit qu'en cas d'accident, tous les torts seraient attribués à l'imprudent piéton. Il conclut en appelant à l'intervention de la police pour conseiller paternellement aux piétons de traverser là où c'est permis et quand c'est permis [79]. Le piéton est dans le collimateur des journalistes de la Meuse. Dans un article de décembre 1935, l'auteur constate que le piéton se conforme aux règles lorsqu'un policier est présent mais commence à déroger dès qu'il n'y en a plus. Le journaliste préconise donc de disposer des policiers en civil pour faire rentrer le piéton dans le rang car, dans ce cas là, il aura peur qu'un policier soit présent anonymement lorsqu'il commet son forfait, à savoir traverser en biais au lieu de le faire perpendiculairement [80].

Éduquer les piétons

L'éducation des piétons est régulièrement réclamée dans les colonnes de *La Meuse*. On en appelle aux maîtres pour transmettre à leurs élèves le respect dû à la priorité de l'automobile et à se prémunir de l'accident en regardant à droite et à gauche avant de traverser. Les autres prescriptions sont de traverser perpendiculairement, en montrant clairement ses intentions. C'est ainsi qu'on en fera des piétons modernes [81]. En 1945, un article nous apprend qu'un code du piéton est édité en brochure et distribué par des agents de la force publique lors d'événements tels que la « Semaine de la circulation ». Les règles à suivre : traverser aux intersections, surtout pas de biais mais bien perpendiculairement, regarder à gauche, à droite puis encore une fois à gauche, marcher d'un pas décidé sans hésitation, traverser entre les lignes du passage cloutés, traverser à la lumière verte et ne pas jouer sur la chaussée. On y caractérise les élèves comme désinvoltes et insouciantes et on

demande aux enseignants de les remettre sur le droit chemin | 82|.

Le piéton étouffé

En avril 1909, un article revient sur l'éclosion de l'automobile et reconnaît qu'il était difficile de prévoir, lors de ses premiers balbutiements, que cette invention bouleverserait à ce point les mœurs. L'auteur décrit comment ces bolides apparaissent et disparaissent d'une manière si soudaine que le piéton en reste pétrifié. Jadis, un cheval emporté faisait l'événement alors qu'il n'arrivait même pas à la vitesse d'une auto. Le piéton n'est jamais sûr de pouvoir éviter l'auto qui débouche. Il est toujours sur le qui-vive et sa quiétude a disparu à jamais. Il est dorénavant impossible de s'abandonner à la méditation et à la réflexion qui accompagnaient habituellement la marche. La prospérité économique a permis à des nouveaux riches de s'équiper de « joujoux » forts onéreux et forts gênants pour le reste de la population |83|.

Un autre article écrit en juillet 1906 critique l'automobiliste qui se prend pour un surhomme car il roule à 50 km/h. Il écrase le piéton et sa lenteur de son dédain. L'auteur renchérit en dénonçant ces automobiles qui accaparent les routes et roulent à des vitesses exagérées en toute impunité car jamais sanctionnées. Il enjoint la justice de sévir et critique les clubs auto qui prêchent la modération mais qui, dans les faits, n'excluent pas les chauffards |84|.

Le piéton ne vit pas cette période sans états d'âme et trouve des relais pour l'exprimer dans *La Meuse*. Une forte dose de fatalisme l'habite, comme on le constate dans un article d'août 1922. L'auteur indique qu'il suffit de lire la page des faits divers pour constater que les accidents de la circulation deviennent banals. Le piéton intériorise la menace permanente et persistante de la circulation automobile. Il est exposé par nature. Sa lenteur et sa fragilité le condamnent. La marche du soi-disant progrès inverse les rôles. Elle excuse l'écraseur et blâme l'écrasé car il serait imprudent ou maladroit |85|.

Dès le mois de mai 1903, on compare l'automobile à un Minotaure. Dans un article visionnaire, l'auteur prévoit que l'avenir appartient sans doute à l'automobile, mais explique dans une conclusion piquante que ce n'est pas une raison pour tuer les piétons et que ceux-ci ne veulent pas disparaître |86|. Cette idée de la disparition des piétons est reprise dans un article satirique publié en décembre 1949 qui s'intitule *Le dernier*

piéton. Dans cette dystopie, les piétons, à force de se faire tuer, ont été placés dans des réserves où ils n'entendront plus jamais parler de voitures [87].

En mai 1909, un journaliste fait l'éloge de ce temps perdu où on pouvait marcher sans stress, laissant ses sens en éveil pour capter des découvertes. La flânerie est bel et bien morte, décédée sous les coups de boutoirs de l'automobile. Dans des accès de philosophie, l'auteur remet en cause cette course infinie à la vitesse proposant d'au contraire prendre le temps. Il observe que l'automobiliste veut toujours augmenter sa puissance, son illusion de posséder le monde, se croit devenu un surhomme. Tout obstacle ou ralentisseur devient un ennemi. C'est ainsi que le piéton est devenu l'ennemi de l'automobile qui a voulu le faire disparaître [88].

Dans un article de novembre 1931, l'image du Minotaure est de nouveau employée pour décrire l'automobile. Il s'agit d'un article assez caustique qui reproche aux policiers de ne pas faire respecter aux automobilistes les limites de vitesse et les distances réglementaires. Le piéton doit « sauter en avant, en arrière, bondir de côté, un temps de galop puis savoir s'arrêter net sur place avant de repartir en quatrième vitesse pour traverser une route » [89].

Le piéton sent que les choses lui échappent et on peut le ressentir dans quelques articles à fort relents nostalgiques où le piéton déclare se sentir étouffé ou se rappelle le bon vieux temps où il pouvait circuler sans risquer la mort. Certains tentent de peser au niveau des institutions en s'organisant en ligue de défense des piétons dès 1906. Cette création donne lieu à un article qui fustige et se moque éhontément de cette création dont le seul objectif selon l'auteur est de s'opposer au développement de l'automobile. Il appelle ces opposants autophobes. Des autophobes qui selon lui se recrutent parmi les basses classes de la société. Les charretiers désuets qui ne veulent pas laisser la place et les individus qui d'instinct s'opposent à toute forme de vitesse. Selon lui, cela se déroule avec l'automobile comme cela s'est déroulé avec le train [90].

Une nouvelle Ligue pour la sécurité des routes et la défense de la circulation pédestre est fondée en 1934. Ses revendications principales sont relayées dans un article de *La Meuse* : elle demande à ce qu'on rénove les trottoirs étroits et inconfortables et qu'on ôte les obstacles qui se présentent devant le piéton, comme les panneaux de signalisation ou les terrasses de café qui occupent l'espace dévolu à la circulation. En outre, la route

permet d'aller partout au contraire du trottoir qui s'arrête, exposant le piéton au danger. Pour y remédier, la Ligue préconise le trottoir ininterrompu [91].

Le piéton est relégué au niveau de l'espace public. Il le ressent et tente de maintenir un minimum de droits à circuler, comme relaté dans un article d'août 1949 où l'auteur réclame un droit de priorité pour le piéton. Il constate la grande vitesse à laquelle roulent les automobiles dans le centre-ville et qu'il ne se passe pas une semaine sans qu'un piéton ne réfrène un juron. Il se plaint du fait que l'agent en charge de la circulation les fasse attendre de longues minutes au Cadran avant qu'ils ne puissent passer. L'auteur demande de répartir le temps de passage équitablement entre piétons et automobiles et souligne que c'est sans doute parce que certains s'impatientent à juste titre qu'ils risquent de se faire écraser. Le piéton doit lui aussi arriver au travail, ne pas rater son tram ou son bus alors il doit avoir la priorité. L'auteur se plaint aussi des vélos qui roulent à tombeau ouvert dans des rues étroites du quartier Saint-Gilles ou Cathédrale mais il relativise le danger entre la voiture qui occasionne la mort et le vélo qui ne cause qu'un costume déchiré [92].

En 1949, le combat est gagné pour l'automobile. On trouve alors dans *La Meuse* quelques articles qui fleurent la nostalgie des choses passées et enterrées, comme le courrier de ce lecteur qui se présente comme piéton : dans son témoignage, il confie que lui et ses congénères se sentent étouffés par les automobiles. Suite à un grand dossier que le journal a consacré au problème du stationnement à Liège, notre piéton s'oppose à ce que la place Saint-Lambert devienne un parking que les piétons n'auront d'autres choix que de contourner. Il s'oppose aussi à ce que sur les boulevards, les trottoirs soient réduits au profit de la création de places de stationnements. Il redoute un avenir où les piétons n'auront plus d'endroits où ils pourront se promener avec quiétude. Un avenir où les piétons devront raser les murs [93].

Conclusion : la reconquête piétonne

Jusqu'aux années 80, l'automobile va renforcer sa domination sur l'espace public. On parlera même de politique du « tout-à-l'automobile », qui se traduit par la construction de nouvelles infrastructures : autoroutes urbaines, rocade séparant des quartiers en deux, tunnels et autres parkings géants. De nombreux piétons sont convertis et deviennent eux-mêmes automobilistes, l'achat d'une voiture devenant accessible à un

plus grand nombre.

Si les prémisses d'un changement de politique se font ressentir dans des écrits des années 60, il faudra attendre les années 80 pour qu'un changement de mentalité permette d'infléchir la politique du tout-à-l'automobile. La prise de conscience que la qualité de vie urbaine s'en ressent fortement est assez générale et ne fait que s'amplifier. Paradoxalement, les ménages ne cessent pas de s'équiper, on atteint même les sept millions de véhicules en circulation en Belgique durant l'été 2014. L'automobile reste le mode de locomotion le plus pratique pour de nombreuses personnes, faute de transports collectifs agréables et efficaces. L'automobile s'est aussi ancrée durablement dans les pratiques, devenant quasiment un mode de vie et une passion pour de nombreux habitants de la ville.

Le retournement des politiques urbaines est néanmoins indéniable aujourd'hui : on peut le voir dans le développement des modes de transport « doux » dont le vélo et la marche sont les meilleurs exemples. Il n'est qu'à voir l'évolution du quai Mativa pour constater que le piéton est pris largement en compte après avoir longtemps été un intrus dans cet espace.

Les travaux effectués pour la mise en place d'une ligne de tramway à l'aube de 2025 permettent aussi de mettre en œuvre cette politique visant à pacifier la ville. L'édification de cette ligne de tramway permet de rendre le fleuve à la ville après des décennies où la circulation automobile intense l'en a séparé.

De nombreuses voies deviennent piétonnes, à l'exemple de nombreuses villes flamandes ou européennes qui ont pris ce chemin des modes de locomotion doux depuis un certain temps. Ces aménagements ne vont pas sans résistance. Les réflexes du tout-voiture ne se laissent pas abattre aussi facilement malgré les impératifs liés à la crise climatique et à la pollution de l'air.

La marche urbaine est une pratique qui revient à la mode. Elle est encouragée pour des raisons de santé publique. On invite les habitants à se dépenser physiquement et des applications sur smartphone permettent de compter ses pas. Une ville densément peuplée et équipée permet d'encourager les déplacements pédestres et de développer le report modal alors qu'une large part des déplacements urbains en voiture ne concerne que des distances inférieures à trois kilomètres.

Alors que le défi est d'amener un maximum d'usagers de l'automobile à la marche, au vélo ou vers les transports en

commun, les études montrent que le report modal s'opère entre ces deux activités « douces » : de la marche vers le vélo. Un plan pour piétons a été mis en place par la Ville de Liège, mais les expériences menées en Suisse, notamment, montrent qu'un travail important en amont doit être réalisé en vue de produire des résultats probants : l'établissement d'un relevé des situations problématiques qui contrarient la pratique de la marche serait une première étape, indispensable pour la mise au point d'un véritable « programme pour piétons ».

Car les obstacles pour une mobilité piétonne sont nombreux : infrastructures gigantesques, ruptures physiques (les lignes de chemin de fer), obligations de contournements, étroitesse des trottoirs, manque de protection le long des quais (quai Timmermans, par exemple). Il faut noter aussi que dans certaines rues du piétonnier rénovées récemment, le revêtement au sol est fortement glissant en cas de pluie.

La Ville a lancé récemment les assises des piétons après avoir constaté que c'était le mode de déplacement le plus représenté avec 40 % de la part modale. Chaque usager est un piéton à un moment ou un autre de son déplacement. L'ambition est claire : transformer la ville.

[1] Cédric Ferial, « Une histoire de la ville piétonne », Encyclopédie d'histoire numérique de l'Europe [en ligne], ISSN 2677-6588, mis en ligne le 29/10/21, consulté le 28/12/2025. Permalien : <https://ehne.fr/fr/node/21689>

[2] Rebecca Solnit, *L'Art de marcher*, trad. O. Bonis, Actes Sud, Arles, 2002, p. 25.

[3] Roland Barthes, cité par David Le Breton, *Éloge de la marche*, éd. Matallié, Paris, 2024, p.14.

[4] Sarah Vanuxem, *Du droit de déambuler*, Wildproject, Marseille, 2025, p. 68.

[5] Dans le même ordre d'idées, ce qu'on appelle les « droits coutumiers » des pauvres – droit de glanage, droit d'affouage, droit de pâturage, etc. – permettaient aux pauvres de survivre et pourvoir à bas coûts de façon minimale à leurs besoins alors même qu'ils ne bénéficient d'aucune possession, d'aucune propriété.

[6] Sarah Vanuxem, *Du droit de déambuler*, op. cit., p. 80.

[7] Antoine de Baecque, *Une histoire de la marche*, Perrin, Paris, 2016, p. 89-90.

[8] David Le Breton, *Éloge de la marche*, op. cit., p. 149-150

[9] Alain Roger, *Court-traité du paysage*, Paris, Gallimard, p.59.

[10] Rebecca Solnit, *L'art de la marche*, op. cit., p.114.

[11] David Le Breton, *Éloge de la marche*, op. cit., p. 20.

[12] Rebecca Solnit, *L'Art de la marche*, op. cit., p. 117-118.

[13] Antoine de Baecque, *Une histoire de la marche*, op. cit., p. 243.

[14] Rebecca Solnit, *L'Art de la marche*, op. cit., p. 126.

[15] *Ibid.*, p. 123.

[16] *Ibid.*, p. 127.

[17] Antoine de Baecque, op. cit., p. 131-132.

[18] Alain Roger, *Court traité du paysage*, op. cit. p. 87.

- [19] Rousseau, *La Nouvelle Héloïse*, cité par Antoine de Baecque, *Une histoire de la marche*, op. cit., p. 140-141.
- [20] Rousseau, *Les Confessions*, cité par Antoine de Baecque, *Une histoire de la marche*, op. cit., p. 203.
- [21] Rousseau, *Les Confessions*, cité par David Le Breton, *Éloge de la marche*, op. cit., p. 19-20.
- [22] Stevenson, *Randonnées à pied*, cité par Antoine de Baecque, *Une histoire de la marche*, op. cit., p. 205.
- [23] Thoreau, *Walden ou la vie dans les bois*, dans *Écrivains randonneurs*, présentés par Antoine de Baecque, Omnibus, Villeneuve-d'Ascq, 2013, p. 362-363.
- [24] Simone de Beauvoir, *La force de l'âge*, cité par Antoine de Baecque dans *Une histoire de la marche*, op. cit., p. 211.
- [25] Frédéric Gros, *La marche, une philosophie*, cité par Antoine de Baecque dans *Écrivains randonneurs*, op. cit., p. 955.
- [26] Antoine de Baecque, *Une histoire de la marche*, op. cit., p. 243.
- [27] Rebecca Solnit, *L'Art de la marche*, op. cit., p.
- [28] *Ibid.*, p.
- [29] *Ibid.*, p.
- [30] Antoine de Baecque, *Une histoire de la marche*, op. cit. p. 271.
- [31] Rebecca Solnit, *L'Art de la marche*, op. cit., p.
- [32] Antoine de Baecque, *Une histoire de la marche*, op. cit., p. 273.
- [33] *Ibid.*, p. 277.
- [34] Jean Cayrol, cité par Antoine de Baecque, *Ecrivains randonneurs*, op. cit., p.
- [35] Antoine de Baecque, *Une histoire de la marche*, op. cit., p. 279.
- [36] Rebecca Solnit, *L'Art de la marche*, op. cit., p. 282-283.
- [37] David Le Breton, *Éloge de la marche*, op. cit., p. 12-13.
- [38] Antoine de Baecque, *Une histoire de la marche*, op. cit., p. 228.
- [39] *Ibid.*, p. 232.
- [40] L'archiviste des rumeurs, Didier Leboutte.
- [41] *Pédigrée*, Georges Simenon.
- [42] *La Meuse* du 8 octobre 1885.
- [43] *La Meuse* du 29 juillet 1911.
- [44] *La Meuse* du 29 octobre 1869.
- [45] *La Meuse* du 7 janvier 1886.
- [46] *La Meuse* du 25 septembre 1882.
- [47] *La Meuse* du 28 mars 1930.
- [48] *La Meuse* du 2 décembre 1871.
- [49] *La Meuse* du 15 février 1893.
- [50] *La Meuse* du 20 mars 1874.
- [51] *La Meuse* du 10 juillet 1895.
- [52] *La Meuse* du 21 août 1895.
- [53] *La Meuse* du 10 octobre 1902.
- [54] *La Meuse* du 30 avril 1910.
- [55] *La Meuse* du 21 août 1895.
- [56] *La Meuse* du 24 août 1906.
- [57] *La Meuse* du 04 décembre 1895.
- [58] *La Meuse* du 16 septembre 1897.
- [59] *La Meuse* du 16 mars 1897.

- [60] *La Meuse* du 11 mai 1897.
- [61] *La Meuse* du 2 septembre 1902.
- [62] *La Meuse* du 28 octobre 1902.
- [63] *La Meuse* du 19 février 1922.
- [64] *La Meuse* du 2 janvier 1905.
- [65] *La Meuse* du 8 octobre 1924.
- [66] *La Meuse* du 20 septembre 1933.
- [67] *La Meuse* du 18 décembre 1935.
- [68] *La Meuse* du 16 janvier 1923.
- [69] *La Meuse* du 29 mai 1946.
- [70] *La Meuse* du 9 mai 1932.
- [71] *La Meuse* du 24 mars 1933.
- [72] *La Meuse* du 9 mai 1932.
- [73] *La Meuse* du 27 juillet 1906.
- [74] *La Meuse* du 1er septembre 1934.
- [75] *La Meuse* du 19 juin 1895.
- [76] Dossier « Voir la rue autrement » ; *Le trottoir, la naissance de la rue moderne*, Christophe Loir.
- [77] *La Meuse* du 28 octobre 1922.
- [78] *La Meuse* du 29 octobre 1949.
- [79] *La Meuse* du 15 avril 1949.
- [80] *La Meuse* du 20 décembre 1935.
- [81] *La Meuse* du 3 septembre 1931.
- [82] *La Meuse* du 8 décembre 1945.
- [83] *La Meuse* du 8 avril 1909.
- [84] *La Meuse* du 27 juillet 1906.
- [85] *La Meuse* du 30 août 1922.
- [86] *La Meuse* du 30 mai 1903.
- [87] *La Meuse* du 9 décembre 1949.
- [88] *La Meuse* du 13 août 1909.
- [89] *La Meuse* du 13 novembre 1931.
- [90] *La Meuse* du 17 juillet 1906.
- [91] *La Meuse* du 24 août 1934.
- [92] *La Meuse* du 11 août 1949.
- [93] *La Meuse* du 11 mai 1949.

Cette publication est éditée grâce au soutien du ministère de la culture, secteur de l'Education permanente

