La marche plurielle. Aménagements, pratiques et expériences des espaces publics au centre d'Athènes.

Dimitra Kanellopoulou

▶ **To cite this version:**

Dimitra Kanellopoulou. La marche plurielle. Aménagements, pratiques et expériences des espaces publics au centre d'Athènes.. Géographie. Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2015. Français. NNT : . tel-02494122v1

HAL Id: tel-02494122

https://hal.science/tel-02494122v1

Submitted on 13 Feb 2018 (v1), last revised 2 Mar 2020 (v3)

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

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

UNIVERSITÉ PARIS 1 – PANTHÉON SORBONNE,
ÉCOLE DOCTORALE DE GÉOGRAPHIE DE PARIS (ED 434)
Thèse de Doctorat pour obtenir le grade de Docteur de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
Géographie - Aménagement

Dimitra KANELLOPOULOU

La marche plurielle

Aménagements, pratiques et expériences des espaces publics au centre d'Athènes

Sous la direction de Petros PETSIMERIS, professeur à l'Université Paris 1
Thèse présentée et soutenue publiquement le 7 décembre 2015

Membres du jury :

Laurent COUDROY de LILLE, maître de conférences à l'Université de Paris-Est-Créteil
Maria GRAVARI-BARBAS, professeure à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
Lila LEONTIDOU, professeure à Hellenic Open University
Petros PETSIMERIS, professeur à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (directeur de thèse)
Yannis TSIOMIS, professeur émérite à l'ENSA Paris-la Villette, directeur d'études à l'EHESS
Jean-Pierre WOLFF, professeur à l'Université Toulouse Jean-Jaurès

UNIVERSITÉ PARIS 1 – PANTHÉON SORBONNE, ÉCOLE DOCTORALE DE GÉOGRAPHIE DE PARIS (ED 434)

Thèse de Doctorat pour obtenir le grade de Docteur de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
Géographie - Aménagement

Dimitra KANELLOPOULOU

La marche plurielle

Aménagements, pratiques et expériences des espaces publics au centre d'Athènes

Sous la direction de Petros PETSIMERIS, professeur à l'Université Paris 1

Thèse présentée et soutenue publiquement le 7 décembre 2015

Membres du jury

Laurent COUDROY de LILLE, maître de conférences à l'Université de Paris-Est-Créteil
Maria GRAVARI-BARBAS, professeure à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
Lila LEONTIDOU, professeure à Hellenic Open University
Petros PETSIMERIS, professeur à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (directeur de thèse)
Yannis TSIOMIS, professeur émérite à l'ENSA Paris-la Villette, directeur d'études à l'EHESS
Jean-Pierre WOLFF, professeur à l'Université Toulouse Jean-Jaurès

Image couverture :
Collage fait par l'auteur sur un fond numérique du plan urbain du centre athénien. *Source : Archive des Fonds des Cartes de la Municipalité d'Athènes.*

Forget the damned motor car and build cities for lovers and friends.
Lewis Mumford, My Works and Days (1979)

à M.

TABLE DES MATIERES

Remerciements pour un trajet à pas croisés…….....1
Usage des langues grecque et française dans cette thèse ……4
Sigles et abréviations en langue grecque……...……5
Glossaire & toponymes……7
Pas perdus, pas trouvés……...……8
Guide de cheminement * encadrés, annexes, documents visuels et logiciels……...……...9
Avant – propos……10
Argument……12

INTRODUCTION GÉNÉRALE ……..15

Pourquoi la marche est-elle un sujet de recherche ? ……...…15
Marcher, le propre de l'humain ……...…15
La marche perd du terrain……17
La marche émergente dans les centres urbains……18
La marche, quel apport à la compréhension des espaces publics ? ……24
La marche à pied dans l'urbain ……...24
La marche à pied dans un monde de mobilités croissantes ……...25
Le local à l'ère du numérique ……..…26
La marche, le chaînon manquant dans la pensée sur les espaces publics ……...28
La pertinence d'Athènes comme terrain de recherche ……...32
Une ville paradoxale pour la marche ……...32
Une concentration considérable d'enjeux d'aménagement du centre historique d'Athènes ……..37
Pourquoi étudier la marche dans les espaces publics du centre historique athénien ? ……...……40
Six hypothèses comme point de départ ……42
Approche méthodologique ……45
Progression de l'argumentation ……55
La crise grecque : un contexte original pour révéler les enjeux de la marche à Athènes ……58

PARTIE I : La marche : un objet de recherche à la croisée des sciences, des arts et de la philosophie …61

1. D'une pratique triviale à un acteur clé : le piéton ……..61

1.1 La marche, un mouvement originel et original ……...……...61
1.1.1 Définir la marche : une gageure ……..62
1.1.2 L'être humain, debout dans l'histoire……...63
1.1.3 Du pied à la pensée : aspects philosophiques ……65
1.1.4 Marcher : une motivation esthétique ……..67
1.1.5 Arpenter les rues de la ville par la littérature ……...69
1.1.6 Marcher, donner la mesure du corps dans la ville ……...72
1.2 La marche et celles et ceux qui l'engagent : les protagonistes de la fabrique de la ville ……78
1.2.1 Promouvoir la marche en ville ……78
1.2.2 Le droit à la marche : un enjeu initialement appréhendé sous l'angle de la santé et de la sécurité ……..81

1.2.3 La marche négligée par les statistiques et pourtant maillon fort du système des transports urbains ……...86
1.2.4 Marchabilité et morphologie urbaine ……..94

2. La marche et la ville : chronique d'une co-évolution …..101

2.1 Le marcheur, une figure constante de la rue ……..101
2.1.1 Le pas du marcheur sculptant la ville antique et médiévale ……...101
2.1.2 Marcher en ligne droite : une mise en perspective ……104
2.1.3 Vie publique des capitales du XIX[e] siècle, le flâneur haussmannien ……107
2.1.4 La marche dans la conception des transports en commun ……...111
2.2 Le piéton : un exclu de la voirie ? ……115
2.2.1 En réaction au *choc des métropoles*, la recherche de nature et d'esthétique ……..115
2.2.2 La rupture de la ville futuriste : une place à part accordée au piéton ……121
2.2.3 La ville à l'échelle du piéton : la reconnaissance de la marche dans la pensée urbaine ……124
2.2.4 La marche encapsulée dans la ville automobile : le rapport Buchanan ……..129
2.2.5 Critiques de la dalle : du zonage à la ville mixte ……131
2.3 La voie piétonne, fétiche des aménageurs ……...……134
2.3.1 Une solution clé en main face aux impasses de la ville de l'après-guerre ……..136
2.3.2 Un terrain d'expérimentation : un espace en partage ……142

3. La marche, une manière de faire société ……..146

3.1 Itération entre la marche et l'espace public ……...146
3.1.1 L'agora: une expérience pédestre de la sphère publique ……146
3.1.2 L'espace public : essais de définition ……..147
3.1.3 Critiques, attentes et convoitises : des espaces publics en débat ……....151
3.2 La marche comme forme d'interaction dans les sociétés urbaines ……..159
3.2.1 Les pratiques pédestres plurielles ……...160
3.2.2 Le piéton, une bulle individuelle noyée dans la foule ……163
3.2.3 Un engagement perceptif ……165
3.2.4 Un engagement émotionnel ……166
3.2.5 Un engagement social ……168
3.3 Partie 1 : Conclusion ……173

Partie II : la marche dans l'aménagement et les pratiques des espaces publics au centre d'Athènes (1832-1974) ……177

4. Le bazar et le boulevard : la marche comme pratique moderne (1832 -1864)……179

4.1 Marcher, une expérience topographique des sentiers et des *platomata* ……...179
4.2 Une trame moderne surgit : le plan de Cléanthe - Schaubert ……..185
4.3 Les premiers travaux de la municipalité financés par des mécènes ……189
4.4 Reconfiguration de la ville par son réseau d'espaces publics ……...194
4.5 Marcher pour découvrir la ville : les voyageurs du XIXe siècle ……197

5. L'usine et le café : la fréquentation des lieux publics comme catalyseurs de la ville (1864-1922) 205

5.1 La consolidation de la trame urbaine de la capitale 205
5.2 Les espaces publics en chantier 207
5.3 Structuration du réseau des transports ferrés : polarités et linéarités du paysage du passant 213
5.4 La capitale imaginée : changement d'échelle pour le piéton 221
5.5 L'ordinaire de la marche : les pratiques quotidiennes des athéniens au tournant du siècle 224

6. Les terre-pleins et l'asphalte : l'étau se resserre autour du piéton (1922-1974) 242

6.1 Une capitale au bord de l'asphyxie (1922-1949) 242
6.1.1 Premiers aménagements de la voie piétonne 247
6.1.2 Le déplacement à pied sous la loupe des ingénieurs des transports : des études pour aménager les places publiques 251
6.1.3 Le réseau des transports : vecteur de concentration et de diffusion de la marche 260
6.1.4 Le passant face à l'augmentation des vitesses 265
6.2 Le recul de la marche à l'ère de l'automobile (1949-1974) 273
6.2.1 Axes routiers *versus* promenades touristiques.....274
6.2.2 Décongestionner le centre : le triomphe du tout routier.....281
6.2.3 La marche reléguée au second plan 289
6.2.4 Klaxon, goudron, essence : marcher dans une métropole en devenir 294
6.3 Partie 2 : Conclusion 302

Partie III : La marche dans le centre historique d'Athènes aujourd'hui : politiques, pratiques et expériences 305

7. Parler de la marche : au coeur du jeu d'acteurs depuis les années 1970 305

7.1 Un terrain de recherche - des manières de voir 306
7.1.1 Quelle place pour la marche dans une métropole agressée par trente ans d'urbanisation débridée ? 308
7.1.2 Un centre, des centralités : une mosaïque perceptive et fonctionnelle pour le piéton 310
7.1.3 Un système morcelé d'acteurs publics 315
7.1.4 Quel rôle dévolu à la marche face à une administration pléthorique ? 320
7.2 Premières expérimentations d'un « outil d'aménagement urbain » (1974-1990) 329
7.2.1 L'éveil des acteurs publics : les espaces publics comme fer de lance de la restructuration de la ville 329
7.2.2 Expérimenter un nouveau concept : la voie piétonne au service de la mise en valeur d'un quartier historique 332

7.2.3 La rue *Voukourestiou* : la piétonnisation au bénéfice du commerce ……..340
7.2.4 La marche prosaïque : la piétonnisation comme souffle de vie aux quartiers d'habitation ……348
7.2.5 Les rues piétonnes : fortifications du centre-ville face aux voitures ……..355
7.3 La marche, dernier recours pour la revitalisation du centre historique depuis 1990 ……365
7.3.1 La marche cherche ses alliés : refonte du réseau des transports en commun ……367
7.3.2 Reconnaissance de l'espace du piéton dans l'aménagement des quartiers résidentiels d'Athènes ……..373
7.3.3 Le visage social du centre-ville, un rempart contre le déclin de la vie publique ? ……382
7.3.4 En quête d'espace(s) libre(s) ……...387
7.3.5 Changement d'échelle et grands projets urbains : chercher la mobilité douce et l'espace public « attractif » ……397
7.3.6 La marche comme outil de renforcement du caractère historique, culturel et touristique du centre-ville : la Société d'unification des espaces archéologiques d'Athènes (SUEAA) ……400
7.3.7 La Grande Promenade : tisser un nouvel imaginaire ……..407
7.3.8 L'avenue revisitée : la rue *Panepistimiou* comme levier d'attractivité du caractère du centre-ville ……412
7.4 Quel pas pour la marche ? Vers une stérilisation des espaces publics ? ……429
7.4.1 Aménager les lieux publics : procédure routinière ou champ créatif ? ……..429
7.4.2 L'ivresse de l'image : l'espace piéton comme accélérateur de la régénération urbaine ? ……..437
7.4.3 Aller à pied ? Une revendication méconnue des habitants ……449
7.4.4 La frontière et le seuil : marcher en ville ……457

8. Marcher sans parler : cheminements piétonniers dans deux lieux controversés ……465

8.1 Un regard observateur : la marche hors des projecteurs ……466
8.1.1 Partir de la micro-mobilité ……..466
8.1.2 La place, la rue et le trottoir : piliers des géographies quotidiennes pédestres ……...484
8.2 Place *Omonoia* : la marche centrifuge ……488
8.2.1 Une place pour tous, une place pour personne ……...488
8.2.2 Démarches méthodologiques ……..496
8.2.3 Suivre des pas précipités ……497
8.2.4 À l'écoute de la marche pendant ses pauses : plonger dans la vie du lieu ……..510
8.3 Rue *Athinas*, la marche ondulée ……..529
8.3.1 Une rue poreuse ……..529
8.3.2 Démarches méthodologiques ……..535
8.3.3 En suivant des pas interrompus : ancrages et rythmes des cheminements ……537
8.3.4 Le trottoir, cet espace de vie exemplaire ……548
8.4 La marche omniprésente, des lieux informels ……...567

9. Parler en marchant : une expérience partagée de l'espace et du temps ……573

9.1 Un regard participatif, la marche énoncée ……574
9.1.1 Arpenter l'espace du sensible ……576
9.1.2 La marche : une narration ordinaire et unique ……578
9.1.3 L'itinéraire accompagné : explorer une méthode empirique ……..580
9.2 La polyphonie de la marche ……583
9.2.1 Le retour sur soi : marcher avec Panagiotis ……589
9.2.2 Sur les traces de la mémoire : marcher avec Maria ……598
9.2.3 Les pas captifs : marcher avec Loizos ……605
9.2.4 Dehors à pied, une contrainte : marcher avec Ilia ……..612
9.2.5 La marche, éveil politique : marcher avec Andreas ……...618
9.2.6 Une ville à découvrir : marcher la nuit avec Irina ……..625

9.2.7 Plonger dans des habitudes quotidiennes : marcher avec Stelios ……...632
9.2.8 Être piéton, être citoyen : marcher avec Michalis ……..638
9.2.9 Des pas contemplatifs : marcher avec Makis ……645
9.2.10 Témoigner de la ville qui change : marcher avec Andreas ……..653
9.2.11 Un « étranger » amoureux de la ville : marcher avec Ovidiu ……...660
9.3 Marcher vers une ville juste ? ……..675
9.3.1 Marcher : habiter l'espace public ……675
9.3.2 Une pratique citoyenne, socle de l'urbanité ……678
9.3.3 Marcher : un acte politique, vers la réconciliation du social avec le spatial ……...681
9.4 Partie 3 : Conclusion ……685

Conclusion générale……687

Références……...……..703
Annexes……743

Remerciements pour un trajet à pas croisés...

L'ébauche de cette thèse a été possible à la faveur d'un seul premier pas. Toutefois, le déroulement et la fin de ce trajet ont été le résultat de pas multiples. La traversée de passages étroits et l'exploration de traces inconnues ont eu lieu – je m'en aperçois aujourd'hui – surtout grâce à l'aide précieuse des nombreuses personnes qui m'ont accompagnée au cours de ce voyage, dès le départ ou pendant des étapes cruciales. C'est par leur action heureuse que ce travail a pu prendre forme et que son contenu dévoile ainsi des discussions, des sourires, des craintes, des regards, des sons et des arômes qui ont surgi à l'occasion des promenades dans les rues d'Athènes et de Paris.

J'adresse mes sincères remerciements aux membres de ce jury qui ont lu ce projet de recherche et qui ont contribué, chacun à sa manière, à l'enrichissement de mes réflexions. Plus particulièrement je remercie Lila Leontidou et Jean-Pierre Wolff qui m'ont fait l'honneur d'être rapporteurs de cette thèse et Maria Gravari-Barbas d'avoir accepté de présider ce jury. Je tiens à remercier aussi Laurent Coudroy de Lille ainsi que Yannis Tsiomis avec qui j'ai eu le plaisir et l'honneur d'échanger des réflexions sur la structure de cette thèse et sur les méthodes que j'y ai développées.

J'exprime toute ma gratitude à mon directeur de thèse, Petros Petsimeris, qui, en sus de ses précieux conseils, fut le premier à croire à ce projet de recherche et m'a donné l'occasion de faire partie de la « famille » scientifique de l'UMR 8504 Géographie-cités. Je lui suis reconnaissante de la confiance qu'il m'a accordée tout au long de ce chemin. Un grand merci également à Susan Ball qui m'a aidée à éclairer mes idées à partir des observations faites sur le terrain.

Au numéro treize de la rue du Four, pendant cinq ans j'ai eu la chance d'avoir un support matériel et de me trouver dans un environnement très chaleureux, qui ont contribué à mener à bien ce travail dans de meilleures conditions. Merci à Saber Marrouchi pour ses conseils techniques, à Véronique Dégout, à Martine Laborde et à Liliane Lizzi pour leur aide toujours volontaire. Un grand merci à Antoine Fleury pour son accompagnement infatigable et ses conseils discrets pendant chacun de mes pas, ainsi qu'à Hadrien Commenges, Thomas Louail, Marion Le Texier, Olivier Finance, Robin Cura, Paul Chapron, Pierre Pistre, Odile Plattard, Brenda Le Bigot, Zoe Boularan, Jose Ignacio Vila Vazquez, Maria-Luisa Caputo, Lucie Nahassia, Caroline Bouloc, Julie Gravier, Sylvestre Duroudier, Clémentine Cottineau, Sébastien Rey Coyrehourcq, Thibault le Corre, Stavros Spyrellis, Solène Baffi et Pierre Fosset, de la salle de doctorants pour cette heureuse entente et pour les repas conviviaux autour de la grande table de notre bibliothèque. Je tiens à remercier particulièrement Jean-Baptiste Fretigny pour ses conseils indispensables durant les derniers mois de la rédaction. Je remercie aussi les membres de l'équipe E.G.H.O., Elise Olmedo et Christine Cosmopoulos, qui m'ont accueillie dans la bibliothèque de leur laboratoire pendant quelques mois de la période de rédaction de cette thèse.

Un grand nombre de personnes que j'ai eu la chance de rencontrer grâce à ce travail de recherche ont joué un rôle important dans le contenu du texte et la structuration de mes réflexions. Je voudrais remercier Jean-Marc Besse de m'avoir aidée avec une gentillesse subtile à ne pas craindre de plonger dans les eaux profondes de la philosophie de la marche. Merci également à Olivier Ratouis de m'avoir éclairée quant à la combinaison des dimensions urbaine et architecturale dans certaines parties de la thèse, et pour cet *expresso* qui a finalement duré trois heures au sous-sol de la Bibliothèque Nationale François-Mitterrand. Je remercie profondément Jerôme

Monnet de ses conseils sur les choix stratégiques pour l'enchaînement des chapitres. Je voudrais aussi remercier Jim Walker, président du Walk21, de m'avoir consacré son temps au cours d'un échange si fructueux autour des enjeux contemporains par rapport aux moyens de promotion de la marche dans les villes du monde. J'exprime mon entière gratitude à Nathalie Roseau qui m'a aidée à placer ma recherche à l'interstice de la géographie et de l'urbanisme et à prendre contact avec un réseau de professionnels à Paris. Ses conseils ont guidé mes pas au sein des nombreuses dimensions de la marche et m'ont poussée à explorer au-delà de sa matérialité.

Nombreux sont ceux qui ont contribué plus ou moins activement pendant mes séjours à Athènes à la conduite des enquêtes sur le terrain. Je dois une reconnaissance particulière à deux professeurs à l'École Polytechnique, Maria Mantouvalou et Giorgos Sarigiannis, qui m'ont laissé fouiller dans les étagères de leurs bibliothèques, et qui m'ont précieusement aidée avec la collection de données indispensables à la rédaction de la deuxième partie (historique) de cette thèse. Je tiens également à remercier toute l'équipe de la Direction du Plan de la Ville de la Municipalité d'Athènes pour toutes les informations et surtout pour leur gentillesse en me fournissant gratuitement des documents non publiés, et plus particulièrement : Elli Papakonstantinou, Eygenia Melampianaki, Kaiti Micha, Ismini Kalogianni, Christina Makantasi, Eyaggelia Krali, Giannis Michas, Giorgos Neophytou et Panagiotis Chatzigiannakis.

Je remercie les employés de la bibliothèque publique de la Ville d'Athènes, de l'archive E.Λ.I.Α., du Musée Benaki de leur aide indispensable, et surtout les secrétaires de la bibliothèque de la Chambre Technique grecque (T.E.E.) qui font de grands efforts pour assurer un accès maximum aux chercheurs. Je remercie aussi Maria Xirogianni de la bibliothèque Doxiadis au sein de l'École Polytechnique d'Athènes pour son professionnalisme et son esprit solidaire face à toutes les requêtes des chercheurs.

Je ne pourrais enfin que remercier les bons amis qui, pendant ces dernières années et au cours de mes va-et-vient entre Athènes et Paris, ont soutenu chacun de mes choix, et surtout m'ont tirée à plusieurs reprises de mon ordinateur pour nous aventurer dans les rues des deux villes. Merci Violaine Paton et Sakina Faouzi ; cette thèse n'aurait jamais commencé sans votre accueil si chaleureux cet hiver froid de 2011, sans vos suggestions constantes sur mes écrits et sans vos avis toujours affectueux et justes. De très bons amis depuis les années de mon mastère m'ont également soutenue plus qu'ils ne le pensent pour achever cette thèse. Merci Angèle**,** Diane, Aude, Aurélie, Diane, Aude, Albert, Salim, Tuan pour cette amitié profonde et inespérée qui se maintient déjà depuis huit ans. Merci Anne, Aris, Mathieu, Eric, Dimitri, Nils, Julie et Youngsong pour les beaux souvenirs, la pétanque, les rires. Loin de Paris, je tiens à remercier mes amis qui, malgré la distance, m'ont toujours transmis la chaleur du soleil athénien : Mikaela, Maria, Paris, Eri, Dimitris, Chryssi, Kostas. Merci à Miltos d'avoir été là pendant toutes ces années et de m'avoir accordé tant d'espace pour tisser mes rêves.

Merci aux étudiants en Licence de l'Université d'Evry-Val d'Essones de même qu'aux étudiants du master 1 et 2 de l'IREST qui ont su remplir de magie les salles de cours à Tolbiac, à la Sorbonne, à la Cité Internationale Universitaire de Paris et à Evry-Courcouronnes.

Cette thèse n'aurait pas pu être accomplie sans la contribution précieuse des personnes qui ont accepté de participer aux entretiens. J'exprime toute ma reconnaissance à Stefanos Manos, Natasa Remoundou, Eleni Iliopoulou, Elsa Tsekoura, Ntora Galani, Vasilis Leoutsakos, Anna Skiada, Epaminondas Kremmydas, Thanos Vlastos,

Panagiotis Tournikiotis, Dimitris Philippidis, Giorgos Sarigiannis, Maria Mantouvalou, Vaso Mparka, Stella Markantonatou, Alexandros Tripodakis, Thomas Doxiadis, Ilias Gianniris, Dimitris Diamantopoulos, Anastasia Tsironi, Panagiotis Klimis, Efi Tsiotsou, Vasilis Vavakos, Vasilis Kostovasilis, Apostolis Geronikos, Amalia Koudouni, Vagia Touri, Alexandros Kormanos, Fenia Karasavidou, Liana Methenitou, Giorgos Paraskeyopoulos, Dora Fardela, Natasa Remoundou-Triantafilli, Julie Roussel, Hélène Driancourt, Nathalie Rosseau, Lilian Palla, Stratis Koulis.

Je remercie particulièrement les vingt habitants du centre historique d'Athènes qui m'ont demandé de respecter leur anonymat. Merci à Panagiotis, Maria K., Loizos, Irina, Ilia, Michalis, Irakleitos, Mairi, Ovidiu, Ilia, Dimitris, Victoria, Andreas G., Andreas T., Stelios, Kostas, Faleia, Ioanna, Maria P., Makis pour les mille lieues que nous avons arpentées dans des rues athéniennes, sous la chaleur et dans le froid, en regardant la ville que nous aimons et qui ne cesse de nous fasciner. Je vous suis reconnaissante d'avoir accepté de partager vos itinéraires et ainsi vos pensées, vos sentiments et vos inquiétudes. Vos paroles ont contribué à insuffler une âme à une grande partie de cette thèse.

Un très grand merci à Clelia Seynave qui a accepté d'entreprendre le travail copieux de relire et de corriger la langue de cette thèse et qui, au-delà de ses conseils si professionnels, m'a chaleureusement soutenue tout au long de ces derniers mois de corrections.

Ce parcours est enfin le fruit d'un soutien constant de la part de ma famille ; je remercie *Anastasia* et *Michalis* de leur encouragement et *Spyros* pour nos discussions qui ne prenaient jamais fin.

Finalement, je ne pourrais qu'exprimer ma sincère gratitude aux deux Institutions dont l'aide matérielle m'a permis d'achever ce travail : la *Fondation des bourses de l'État* grec, I.K.Y., et de la *Fondation A.G. Leventis*.

Usage des langues grecque et française dans cette thèse

Tout au long de cette recherche, je me suis confrontée à un certain nombre de références bibliographiques en langue grecque. Le manque de traduction de ces ouvrages en langue française et anglaise m'a conduit, dans bien des cas, de faire personnellement une traduction de certains passages. Celle-ci ne constitue pas un travail professionnel de traduction mais fut un choix conscient afin de mettre en avant les discours présentés dans les textes originaux.

La citation des références en grec suit deux principes : lorsque l'auteur propose une traduction du titre en anglais ou en français, je l'utilise ; dans le cas contraire, je cite le titre de la source telle qu'il apparaît dans la langue originale, avec une traduction en français entre crochets précisant à la fin que la langue originale est le grec. Tous les noms des auteurs, des contributeurs ou des organismes sont traduits lettre par lettre en caractères latins suivant les principes de romanisation du grec[1], et ceci afin de faciliter aux chercheurs non grécophones l'accès aux ouvrages cités dans des bases de données grecques en utilisant le nom de l'auteur en latin et le titre original de la référence.

En ce qui concerne les noms de lieux ou de personnes, je cite – si elle existe – la traduction courante française (par exemple le port d'Athènes est largement connu en français comme *Le Pirée* et non pas *Pireaus* ou *Pireas* qui est la romanisation exacte du nom grec). Dans certains cas, je mets aussi entre parenthèses la signification du nom en français, quand je juge que c'est important pour une meilleure compréhension du contexte décrit ou parce cette traduction est le plus souvent utilisée dans des éditions françaises (p.ex. on voit souvent la rue *Ermou* traduite comme *Hermès* dans des ouvrages en français).

La traduction des extraits de récits de voyage, des expressions de la langue courante grecque et des toponymes a posé certaines difficultés. La langue utilisée pendant la première moitié du XX^{e} siècle en Grèce était le *katharévousa*, terme signifiant la *langue épurée*. Le *Katharévousa* est une imitation du grec classique, adopté en 1830 suite à l'indépendance de l'État grec. Le *démotique*, la langue parlée actuellement, a été adopté officiellement comme langue commune en 1976. Il est devenu la langue utilisée en littérature mais surtout dans le discours quotidien. Par ailleurs, le *katharévousa* était la langue officielle utilisée dans l'administration, les écoles et la presse de l'époque[2]. Une grande partie des textes datant d'avant 1970 sont ainsi écrits en *katharévousa*. Leur traduction n'était possible que par voie d'interprétation du sens général ou par l'usage des mots potentiellement équivalents dans la langue utilisée aujourd'hui. À l'opposé, toutes les notions ou les phrases extraites des ouvrages en anglais ont été intégrées en italique, sans être traduites, dans le corps du text

[1] La romanisation des noms en grec suit le système ELOT 743 d'après la *BGN/PCGN 1996 Agreement* approuvé lors de la Cinquième Conférence des Nations Unies sur la normalisation des noms géographiques de 1987
[2] MEILLET, A., MASSON, O., *Aperçu d'une histoire de la langue grecque,* Paris : C. Klincksieck, 1965

Sigles et abréviations en langue grecque

β.δ.	βασιλικό διάταγμα (décret royal)
Γ.Ο.Κ.	Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός (Réglementation générale de la construction)
Γ.Π.Σ.	Γενικο Πολεοδομικό Σχέδιο (Plan général d'urbanisme)
Δ.Α.	Δήμος Αθηναίων, (Municipalité d'Athènes)
Δ.Ε.Ε.Α.Π.	Διεύθυνση ειδικών έργων αναβάθμισης περιοχών (Direction de travaux spéciaux d'amélioration des régions)
Δ.Ε.Η.	Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού (Entreprise publique d'électricité)
Δ.ΕΠ.Ο.Σ.	Δημόσια Επιχείρηση Οίκησης και Στέγασης (Entreprise publique de l'habitat et du logement)
Ε.Α.Τ.Α Α.Ε	Εταιρεία Ανάπτυξης και Τουριστικής προβολής Αθηνών Α.Ε (Agence de developpement et de promotion touristique d'Athenes S.A)
Ε.Α.Χ.Α.	Εταιρεία Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας (Société d'unification des espaces archéologiques d'Athènes)
Ε.Η.Σ.	Ελληνικοί Ηλεκτικοί Σιδηρόδρομοι (Chemins de fer électriques de Grèce)
ΕΚΤΕΝΕΠΟΛ Α.Ε.	Εταιρεία Ενεργού Πολεοδομίας Α.Ε (Société d'urbanisme operationnel)
Ε.Λ.Ι.Α.	Ελληνικό Λογοτεχνικό και Ιστορικό Αρχείο (Archive Littéraire et historique hellénique)
Ε.Μ.Π.	Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (École Nationale Polytechnique d'Athènes)
Ε.Π.Α.	Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (Programme de restructuration urbaine)
Ε.Π.ΠΕΡ.Α.Α.	Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη (Programme pour l'environnement et le développement durable)
Ε.Σ.Π.Α.	Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (Cadre de référence stratégique national)
Ε.Τ.Ε.Ρ.Π.Σ.	Εθνικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων (Caisse nationale d'application des schémas d'aménagement et d'urbanisme)
Ε.ΥΔ.Α.Π.	Εταιρία Ύδρευσης και Αποχέτευσης Πρωτεύουσας (Societé d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées de l'agglomération d'Athènes)
Ε.Υ.Δ.Ε-Α.Ε.Κ.Χ.Α.Π	Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων - αναβάθμισης ελεύθερων κοινοχρήστων χώρων και ανάπλασης περιοχών (Service Spécial des Travaux Publics, de mise à niveau et de réhabilitation des aires urbaines)
Η.Λ.Π.Α.Π.	Ηλεκτροκίνητα Λεωφορεία Περιοχής Αθηνών Πειραιώς (Bus électriques – trolleys – d'Athènes et du Pirée)
Η.Σ.Α.Π.	Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος Αθηνών Πειραιώς (Compagnie du Chemin de fer électrique d'Athènes et du Pirée)
Κ.Α.Σ.	Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο (Conseil archéologique central)
Κ.Β.Π.Ν.	Κώδικας Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας (Code Général de la legislation d'Urbanisme)
Κ.Π.Σ.	Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (Cadre de soutien communautaire)
Μ.Σ.Α.	Μητροπολιτικό Συγκρότημα Αθήνας (agglomeration métropolitaine d'Athènes)
ν.δ.	νομοθετικό διάταγμα (décret-loi)

ν.π.δ.δ.	νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου (personne morale de droit public)
ν.π.ι.δ.	νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου (personne morale de droit privé)
ο.τ.α.	οργανισμοί τοπικής αυτοδιοικησης (collectivités territoriales)
Ο.Α.Σ.Α.	Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας (Organisme des transports urbains d'Athènes)
Ο.Ρ.Σ.Α.	Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (Organisme du schéma directeur de la région d'Athènes)
Ο.Ρ.Σ.Π.Π.Α.	Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (Organisme du schéma directeur et de protection de l'environnement d'Athènes)
Ο.Τ.Ε. :	Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος (Organisme des télécommunications helléniques)
Π.Α.	Περιφέρεια Αττικής (Région d'Attique)
π.δ.	προεδρικό διάταγμα (décret présidentiel)
Π.Ε.Γ.	Πολεοδομική επιτροπή γειτονιάς (Comité d'urbanisme de quartier)
Π.Ε.Π. Αττικής	Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αττικής (Programme d'action régional d'Attique)
Π.Τ.	Πράσινο Ταμείο (Organisme « Caisse Verte »)
Ρ.Σ.Α.	Ρυθμιστικό σχέδιο Αθήνας (Schéma directeur d'Athènes)
Σ.Α.	Συλλογος Αρχιτεκτόνων (Association d'Architectes diplomés de l'État)
Σ.Α.Π.	Σιδηρόδρομοι Αθήνας-Πειραιά (Chemins de Fer d'Athènes et de Pirée)
Σ.Ν.Μ.	Συμβούλιο Νεώτερων Μνημείων (Conseil national des monuments modernes)
Σ.Ο.Α.Π.	Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (Schémas d'interventions urbaines Intégrées)
Σ.Π.	Σχέδιο Πόλεως (Service du plan de la ville)
Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.	Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (Plan de l'Organisation de l'Espace et de l'Habitat)
ΣτΕ	Συμβούλιο της Επικρατείας (Conseil d'État)
Τ.Χ.	Τεχνικά Χρονικά (Revue de la Chambre technique de Grèce)
Τ.Ε.Ε.	Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Chambre technique de Grèce)
Τ.Χ.	Τεχνικά Χρονικά (Technika Chronika – Revue de la Chambre technique de Grèce)
Υ.Δ.Ε.	Υπουργείο Δημοσίων Έργων (Ministère des Travaux publics)
ΥΠ.ΑΝ.ΥΠ.	Υπουργείο Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (Ministère de Développement, de Compétitivité, d'Infrastructure, de Transports et de Réseaux)
Υ.Π.Ε.Κ.Α.	Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Ministère de l'Environnement, de l'Energie et du Changement climatique)
Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.	Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Ministère de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et des Travaux publics)
Υ.Χ.Ο.Π.	Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος (Ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Habitat et de l'Environnement)
ΥΠ. ΜΕ.	Υπουργείο Μεταφορών (Ministère des Transports)
Φ.Ε.Κ.	Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης (Journal officiel de la République hellénique)

Glossaire & Toponymes

À plusieurs reprises dans le texte il s'est avéré nécessaire de décrire la vie et les ambiances de certains lieux publics. Nous avons essayé dans la mesure du possible de ne pas négliger la richesse de la langue quotidienne qui reflète non seulement l'identité des lieux, mais elle est aussi très souvent porteuse de significations importantes dans l'imaginaire collectif des Athéniens. Certains quartiers, rues, lieux commerciaux, surnoms, sont utilisés très fréquemment par la population locale et ils sont donc fortement liés au vécu des espaces publics athéniens. Ils font ainsi partie de chaque tentative d'analyse géographique du terrain. De plus, certains lieux sont, pour la majorité de la population, mieux connus par leurs surnoms que par leurs noms officiels ; nous utilisons par exemple le mot *agora* pour décrire toute la zone autour de la rue commerciale d'*Ermou*. La liste ci-dessous – qui ne se veut pas exhaustive – rassemble une partie représentative des mots utilisés autour du sujet de la marche et des espaces publics athéniens. Il s'agit enfin de mots cités assez souvent dans le texte.

rue *Athinas* : d'Athènes
rue *Panepistimiou* : de l'Université
rue *Ermou* : Hermes
rue *Aiolou* : Eole
rue *Piréos* : du Pirée
place *Omonoia* : de la Concorde
place *Syntagma* : de la Constitution
plateia : place publique urbaine
pezódromos : voie piétonne
magaziá : commerces
kafeneio : café
pazári : bazar mais aussi le négoce
geitonia : quartier
synoikia : quartier (une *synoikia* peut comporter plusieurs *geitonies*)
pezi : à pied
drómos : route
monopáti : sentier
hodós : rue
leofóros : avenue
monódromos : sens unique
bakáliko : épicerie
foúrnos : boulangerie
elektrikós : électrique (les athéniens appellent – jusqu'aujourd'hui – la ligne de train reliant *Omonoia* au Pirée *elektrikos* qui signifie, électrique)
períptero : kiosque à journaux
poreía : itinéraire
pódia : pieds
dimotikó diamérisma : arrondissement
polykatoikía : immeuble d'habitation
kéntro : centre
schédio : plan ou schéma

Pas perdus, pas trouvés

En 2013, je me rendais assez souvent à Val-d'Essonne dans le cadre d'un cours que j'assurais à l'Université d'Evry. Un jour, je me trouve à parcourir le quartier de Courcouronnes en cherchant le bâtiment des services administratifs. L'Université s'étale autour de la gare ferroviaire du RER dans un tissu combinant l'urbanisme sur dalle avec quelques immeubles plus récents et des espaces publics spacieux. Je commence mon itinéraire par le bâtiment *Millepertuis* en demandant à l'accueil de me fournir un petit plan du quartier dont la nécessité est très vite devenue indispensable. Quelques pas après le début de mon trajet, je suis obligée de demander des renseignements dans la rue auprès d'un monsieur qui m'a répondu avec un air d'hésitation : *Ce n'est pas à côté… c'est à dix minutes à pied*. Je me suis dit qu'un tel constat avait l'air étrange puisque dix minutes ce n'est pas si long, surtout sous un jour ensoleillé de septembre. Je commence à marcher, puis je traverse le boulevard François Mitterrand pour passer par la rue Blaise Pascal entre une immense tour en état de rénovation et une façade de rez-de-chaussée particulièrement animée par des terrasses de cafés. Un sentiment de familiarité est venu soulager le malaise que je sentais face à l'immensité de l'édifice : des personnes s'arrêtaient pour se dire bonjour, des mamans discutaient entre elles avec des poussettes sur les trottoirs et des adolescents bavardaient autour d'une voiture stationnée. En longeant la rue de Mazières, je commence à chercher à l'horizon le bâtiment des services administratifs qui était indiqué clairement avec un point rouge sur mon petit plan. Or, l'irrégularité du tissu n'offrait pas un accès facile à l'îlot de ma destination. Après quelques demi-tours, et quelques impasses, un jeune homme m'indique un itinéraire sinueux qui devait normalement me conduire à ma destination finale. En effet, quelques mètres plus loin je peux enfin apercevoir la façade arrière du bâtiment et je commence à chercher son entrée. Mais, plusieurs clôtures entourant un grand espace vert au sein duquel se trouve l'îlot, m'empêchent d'y approcher. Je regardais de loin l'entrée mais je ne savais pas comment y accéder. Soudainement, de l'autre côté du trottoir, une femme me demande si je suis perdue. Je lui réponds : *Je cherche l'entrée, je suis perdue* et elle me rassure : *oui, tous les bâtiments ici sont comme ça, ce n'est pas évident, venez, je vous accompagne*. En arrivant à ma destination ma montre indique que j'ai déjà fait vingt minutes de trajet pour une distance qui en ligne droite n'aurait pas dépassé huit minutes. En pensant à tous les problèmes d'orientation, d'accessibilité, de signalisation et d'architecture peu accueillante, mon regard s'arrête sur l'autre côté de la rue, sur cette femme qui est apparue sur mon chemin pour m'aider. Elle me salue de loin. Nous nous sourions avec un regard complice. Malgré la fatigue, j'ai eu deux convictions, dont la première allait de soi : ce n'est pas la marche qui m'intrigue, mais les personnes qui marchent. En revanche, la deuxième fut plus audacieuse : si la marche à pied, si présente dans les centres urbains est une si grande source d'implication et d'intérêt pour les acteurs et les débats, c'est la marche loin des centres traditionnels que nous serons obligés d'examiner avec urgence dans l'avenir. Dans ces endroits, en dehors des lumières de la publicité, la marche fait naître ses propres territoires et elle présente des caractéristiques encore aujourd'hui peu explorées mais prometteuses pour l'aménagement des espaces péricentraux et périurbains.

Guide de cheminement * encadrés, annexes, documents visuels et logiciels

Certaines informations complémentaires au texte sont citées sous forme d'encadrés afin d'éviter le ralentissement de la lecture. Au début de chaque partie, une courte introduction vise à faciliter une meilleure transition entre les parties et à avertir le lecteur sur les idées principales évoquées dans la partie qui suit.

La thèse s'appuie base sur un nombre de documents visuels tels que : plans, schémas, tableaux, cartes postales, photos, images. Deux types de documents photographiques sont mobilisés : les photos concernent d'une part, celles qui ont été prises sur le terrain entre 2010 et 2015, et, d'autre part, celles qui appartiennent aux archives de la municipalité. Les cartes postales dont je me suis servie, m'ont été offertes par l'Archive littéraire et historique hellénique (Ε.Λ.Ι.Α.). Ces photos et ces cartes postales – utilisées principalement dans la deuxième partie de la thèse – ont pour objectif de transmettre l'ambiance des espaces publics et d'enrichir les descriptions écrites des lieux.

Outre les photos, des plans historiques ont également été tirés des archives de la municipalité d'Athènes et du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et du Changement Climatique (Υ.ΠΕ.Κ.Α.). J'ai également obtenu certains plans du XIX^{e} siècle à la Bibliothèque Richelieu à Paris. Les schémas, surtout utilisés dans la troisième partie, représentent des organigrammes ou des procédures sur le fonctionnement du secteur public. Les tableaux sont les seuls documents représentant des données quantitatives, issus soit des rapports officiels, soit d'une synthèse personnelle à partir des archives de la Municipalité.

Certaines listes, principalement présentées en annexe, ont pour but de donner de plus amples informations sur un sujet. Il s'agit de listes de succession de maires, chronologiques et de lois importantes ayant trait au contexte des politiques publiques au cours de chaque période historique. Pour les chercheurs qui souhaitent approfondir une thématique spécifique relative au cadre athénien, une brève liste de références est présentée en annexe ainsi qu'une liste analytique des sites internet consultés. Un dernier type de document – les images – concerne : des extraits de presse, des bandes dessinées, des collages, etc. Pour les chercheurs qui souhaitent trouver l'original d'un document visuel cité dans le texte, ils peuvent se référer aux deux récapitulatifs des *sources spatiales* et des *sources non spatiales* que je présente à la fin de l'introduction. Un plan général avec les localisations des principales bibliothèques, des archives et des organismes publics dans le centre athénien, permettra un accès direct au cours d'un travail sur le terrain.

L'italique est utilisé à plusieurs reprises pour mettre l'accent sur quelques termes clefs, pour citer des phrases tirées d'autres ouvrages et pour distinguer dans le texte les commentaires extraits des entretiens faits à des acteurs et des habitants.

Avant-propos

Les origines de cette recherche remontent à mes années de formation comme architecte à l'École Polytechnique d'Athènes. C'est à cette époque que je me suis trouvée confrontée pour la première fois aux questions relatives au centre historique athénien. J'ai commencé à m'interroger sur la transformation du paysage des lieux que je pensais connaître si bien dans la ville natale. Tout ce qui avait trait aux pratiques et aux paysages quotidiens des espaces publics du centre ont, dès le début, attiré mon intérêt.

Le sujet de la marche monopolisait souvent les débats au sein des études à l'École Polytechnique d'Athènes ainsi que les discussions que j'ai eues avec des amis quand nous arpentions les rues de la ville en cherchant chaque recoin qui aurait pu nous révéler quelque chose d'inconnu.

Un esprit curieux sur les rues des autres villes m'a conduit, suite à l'obtention de mon diplôme d'architecture, à poursuivre mes études pendant deux ans à Paris à l'École des Ponts, où j'ai eu la chance d'enrichir mes acquis en tant qu'architecte et ingénieur sur des questions plus larges sur la ville. Le mastère sur l'aménagement et la maitrise d'ouvrage urbaine (AMUR) m'ont permis de mesurer l'importance d'une approche interdisciplinaire que chaque projet urbain requiert. Ce fut un moment crucial car il a orienté ma pensée à une échelle plus large et il m'a permis de positionner les enjeux de l'urbanisme athénien dans un contexte européen, voire international. C'est à cette époque que j'ai commencé à me pencher sérieusement sur une question qui me tracassait depuis longtemps : quel avenir pourrait avoir la marche à pied dans la ville d'Athènes ?

C'est surtout mon expérience professionnelle, une fois rentrée en Grèce, qui a fait germer les axes principaux de cette thèse. En effet, les deux postes que j'ai occupés dans le secteur public furent l'occasion de me confronter à la dimension opérationnelle de l'aménagement des espaces publics athéniens qui sont, depuis les Jeux olympiques, la préoccupation majeure des débats étatiques et académiques. Mon poste au Service du Plan de la Ville était particulièrement instructif. Entre les canaux bureaucratiques et la rigidité politique, je me suis trouvée témoin, voire participante, d'un mécanisme complexe qui oscillait entre les responsabilités sociales et la faiblesse d'intervention. Le Service du Plan de la ville et le Service des Espaces publics essayent de gérer une pléthore de dossiers dont la procédure n'avance pas[3]. Loin du chaos de la gestion, des intérêts micro-politiques et des enchevêtrements énigmatiques des lois, la vie quotidienne dans les rues centrales connaît des transformations très visibles. Des espaces – depuis longtemps limités aux voitures – se transforment en promenades idylliques et des quartiers dégradés sont inondés par les touristes et par de petites entreprises de restauration. Les citoyens de cette ville affluant dans ses rues sont appelés à s'adapter à un contexte évoluant en termes d'image, de fonctionnement et d'ambiance. Par ailleurs, un poste dans la Région d'Athènes m'a permis de participer à des débats concernant des politiques à une échelle beaucoup plus large. Ces deux postes m'ont confrontée à une discontinuation très visible entre les politiques métropolitaines menées par le ministère et la Reégion d'Athènes – d'un coté – et les contraintes locales gérées par la Ville de l'autre coté.

En amont de l'initiation de cette thèse, des discussions informelles avec des collègues ont révélé des positions contradictoires. Pour certains, étudier la marche dans le centre athénien semblait une tentative laborieuse vu le

[3] Il s'agit – dans la majorité des cas – de demandes faites par les habitants auprès de la Ville pour qu'une rue près de leurs maisons soit amenagée en tant que voie piétonne

manque d'études officielles sur le sujet. Pour d'autres, la recherche scientifique sur une activité si triviale semblait un choix justifié surtout pour une ville qui pendant si longtemps a négligé la micro-échelle de la marche. Malgré les accords et les désaccords, je n'ai pu que noter le vif intérêt que ces discussions ont suscité.

En conjuguant un poste professionnel à plein temps à la municipalité d'Athènes et une activité de recherche en tant que doctorante en première année à Paris, j'ai dû faire face à deux contextes de travail différents qui ont stimulé, chacun à sa manière, les premiers pas de la recherche. D'une part, une recherche théorique requérant un approfondissement des questionnements et, de l'autre, un travail professionnel toujours pressant au niveau du temps et exigeant des réponses directes et des résultats applicables sur le terrain. Cette contradiction m'a aidée à structurer ma pensée en vue de trouver une hypothèse de recherche capable d'attirer l'intérêt des deux parties, celui de la communauté professionnelle et celui de la communauté scientifique.

Ma formation en tant qu'architecte urbaniste ne pouvait que suivre – même inconsciemment – tout l'avancement de cette recherche qui fut cadrée, par ailleurs, par une école doctorale en géographie. Pourtant, je considère que ce tournant en matière de discipline a été particulièrement utile pour ouvrir de nouveaux horizons à mes questionnements. Cette thèse en géographie et en aménagement s'oriente ainsi très souvent vers l'urbanisme, l'histoire et la sociologie urbaine avec un certain intérêt pour l'anthropologie et la philosophie.

Suite aux nombreux va-et-vient entre Paris et Athènes et à des moments de stagnation ou d'accélération, ce projet a été conçu comme un itinéraire exploratoire. Si mes propres choix ont tracé un chemin personnel et donc nécessairement subjectif, je me réjouis aujourd'hui d'avoir fait un voyage très riche en nouvelles expériences. J'espère que ce parcours, si révélateur pour moi, puisse nourrir les pistes, déjà ouvertes, de la recherche au sein des communautés scientifiques grecque et française. Chaque observation issue du travail de terrain de ce projet peut être contestable car elle se réfère à un cadre urbain en transformation constante, surtout au cours de ces dernières années de crise. L'intention de cette thèse est donc de faire naître plus de *questions* que de *conclusions*. Après tout, ce chemin est un chemin parcouru jusqu'au point où un autre chemin commence..

Argument

La marche à pied a de beaux jours devant elle. Dans leur vie métropolitaine, les piétons se dotent des « prothèses » de plus en plus sophistiquées (par exemple, des outils d'orientation dans l'itinéraire) pour faciliter leur pratique de la marche. À la mode, objet instrumentalisé dans le marketing urbain, elle figure à l'agenda des politiques publiques et constitue un nouvel enjeu, parmi bien d'autres, pour repenser les déplacements urbains. Bref, elle attise l'intérêt soutenu des operateurs commerciaux, des résponsables politiques, de la communauté scientifique, des associations d'habitants et des professionnels de la ville. Après un siècle de dévouement de la ville à l'automobile, la marche à pied revient, triomphante, grâce à sa capacité à satisfaire les intérêts tant des gouvernements et des investisseurs que des citoyens.

Pourrait-on alors imaginer un avenir « vert », avec des quartiers paisibles, des espaces publics animés, des transports performants et non polluants ? Certes. Mais devant chaque image « parfaite », ne vaut-il pas mieux faire un pas de coté ? D'abord, parce que les espaces publics connaissent ces dernières décennies de forts bouleversements qui ont changé leur image et leurs fonctions, et révélé des enjeux complexes concernant leur gestion. Ensuite, parce que la marche comme pratique et comme sujet de recherche revêt plusieurs aspects encore peu explorés. Nous prétendons connaître assez bien cette pratique de la vie ordinaire, mais ne risquons-nous pas de reproduire pour la marche le piège urbanistique qu'a été l'automobile pour la ville au XX^{e} siècle : en l'aménageant avec des œillères, en l'imaginant comme le remède à tous les maux, en cultivant l'espoir (ou la vanité ?) de faire de la ville un grand espace piétonnier ?...

Toutefois, pour que la ville développe la marche et que la marche métamorphose la ville, il est nécessaire que l'aménagement explore une pratique aussi mystérieuse que banale. L'enjeu est stimulant ! Le défi est bien de se dégager de nos préjugés urbanistiques, pour explorer la particularité de la marche comme technique et pratique géographique, ancrée dans le temps et dans l'espace. Ce que cette thèse propose est d'approcher la marche *en marchant*, à pas lents, en suivant cet axe de réflexion. Si la voiture a été vilipendée comme l'ennemie de la marche à pied, l'aménagement urbain ne doit pas faire de la marche l'ennemie de la voiture. Est-ce qu'il suffit de penser la ville à pied comme une simple évolution de la ville automobile ? Ce qui distingue la marche de la voiture est que la première appelle à des approches plus unificatrices que séparatrices des fonctions urbaines, et en cela, nous le verrons, réside toute sa particularité. Ne devons-nous pas cesser de penser la marche comme le successeur de la voiture ou comme l'auxiliaire du bus et du train ?

L'aménagement se trouve alors face à un dilemme : continuer d'approcher la marche par les modèles et les convictions du passé ou tenter d'apprendre de la marche, en suivant son caractère spontané et modeste, évolutif et flexible ?

De ces villes restera celui qui passait à travers elles : le vent
Bertolt Brecht

Un voyage de milles lieus commence toujours par un pas
Lao-Tseu

Nous avons besoin d'utopie,
non pour rêver de la réaliser
mais pour y tendre et nous donner ainsi
les moyens de réinventer le quotidien
Marc Augé

Feet. it should not be forgotten, are old friends
perhaps our truest and best friends
Joseph Anthony Amato

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Dans son ouvrage *Les Villes Invisibles*, Italo Calvino nous présente l'une d'elles, Zora :

> *Zora a la propriété de rester dans la mémoire endroit après endroit, dans la succession de ses rues, et des maisons le long des rues, et des portes et fenêtres des maisons, bien qu'elle n'y déploie aucune beauté ou rareté particulière. […] l'homme qui sait de mémoire comment Zora est faite, la nuit quand il ne peut pas dormir, il imagine qu'il marche dans ses rues*[4].

Comme dans cette page d'un roman, on ne peut guère mémoriser une ville sans se référer au moment où l'on arpente ses rues. La présente thèse porte tout d'abord sur cette liaison incassable : la *marche* et la *ville*, et plus particulièrement la relation entre les pratiques pédestres et le rôle des espaces publics comme socle de la vie sociale urbaine. La première partie de la recherche s'intéresse aux différentes facettes de la *marche*, sans l'analyser dans un contexte urbain spécifique ; toutefois, un intérêt particulier sera porté à la ville européenne. Les deuxième et troisième parties étudient la marche dans le contexte athénien et l'examinent sous le triptyque de la conceptualisation des espaces publics, des pratiques quotidiennes et des expériences des usagers. Cette thèse ne satisfera pas ceux qui espèrent trouver un approfondissement sur le seul sujet de la marche, ni ceux qui attendent une interprétation audacieuse des enjeux actuels concernant les espaces publics dans la ville d'Athènes. Elle a pour but d'inciter ceux qui connaissent le cadre athénien, à élargir leurs champs d'intérêts en approchant la marche avec une curiosité renouvelée, et, ceux qui s'interrogent depuis longtemps sur cette dernière à explorer de nouvelles pistes de réflexion éclairées par les particularités du cadre athénien.

Pourquoi la marche est-elle un sujet de recherche ?
Marcher, le propre de l'humain

Le titre de cette thèse a vu le jour grâce à un mot : la marche. Dès le début, je me suis trouvée face à la nécessité de justifier son positionnement dans ce qui allait devenir mon projet de recherche. Leonardo Da Vinci notait : *The human foot is a masterpiece of engineering and a work of art*[5]. Quels aspects serait-il, alors, intéressant de découvrir dans ce mouvement si ordinaire et presque inchangeable au fil du temps ?

> *It is well known that during walking each leg alternatively tands on the ground where it can be used as a support and push the body forwards, and is out of contact with the ground. During the latter period of time, the leg hangs from the trunk and is carried forwards by the trunk. Then its muscles originating from the trunk loosen. This period begins when the posterior leg leaves the ground and ends when this same leg strikes the ground in front to support the body. The time during which the leg goes through the toe successive states before repeating the process is the duration of two successive steps*[6].

[4] CALVINO, I., *Les villes invisibles*, (trad.) Jean Thibaudeau, Paris : Seuil, 1996 [1972] et notamment p. 21
[5] RINZLER, C.A., *Leonardo's foot how 10 toes, 52 bones, and 66 muscles shaped the human world*, New York : Bellevue Literary Press, 2013 et notamment p. 4
[6] WEBER, W.E, WEBER, E., *Mechanics of the human walking apparatus*, Berlin : Springer-Verlag, 1991

La *technique* de la marche est une acquisition naturelle des humains : *Mettre un pied devant l'autre et avancer ne paraît pas être un exercice trop périlleux et la marche semble commune à tous les humains, qu'ils soient ou non des citadins…*[7]. Selon la théorie moderne sur l'évolution humaine, plus l'individu s'adapte à son environnement, plus il a de possibilités de transmettre ses gènes. Cette adaptabilité de l'être humain a été possible grâce à sa capacité de marcher. Le mouvement de l'humain – sujet invariablement exploré par les géographes – naît à l'époque où celui-ci traversait à pied des terres en quête de nourriture : *For hominidae, bipedality is the locomotive method of choice*[8]. Le déplacement du corps humain est dès le début dépendant du sol naturel, le premier *rival* à vaincre. Longtemps, notre rapport au monde était mesuré en *distances* à *parcourir* et dépendait ainsi de la capacité de nos pas[9]. Contrairement à la vitesse qui a préoccupé l'humain assez récemment, la marche est un acquis bien maîtrisé depuis des millénaires[10].

Même si la technique de la marche est généralement restée la même, l'environnement qui l'accueille a radicalement changé. La ville, cet *objet spatial exemplaire* selon Levy[11], a hébergé la marche et est devenue le cadre de conflits constants entre mouvement et stabilité. Très tôt, les humains ont été obligés d'aménager leur environnement physique pour faciliter le déplacement à pied. Des pavés traditionnels surélevés, sous forme de réseau piéton, apparaissent à Pischucalis, au Mexique, avant la conquête de l'Amérique par les Européens[12].

Les villes sont historiquement bâties à l'échelle des pas humains. Les rues sinueuses, *formées par des ânes*[13], s'adaptaient parfaitement à la hauteur de l'œil et à la vitesse du corps. *L'urb* offre sur une surface accessible à pied la majorité des fonctions que la vie quotidienne nécessite. Le rassemblement spatial, la densité des activités et des formes se trouvent alors couplés à la manière avec laquelle les humains orientaient depuis longtemps leur pas dans l'espace. La marche est cependant considérée comme une pratique banale, évidente dans les ruelles médiévales ; aucun vrai besoin de s'orienter ou de marcher sur de longues distances ne s'imposait. Les seuls êtres humains qui sans cesse arpentaient la ville étaient les commerçants ambulants. La *jambe* et la *roue* – comme d'ailleurs l'espace *bâti* et l'espace *non bâti* – ont été pendant longtemps deux choses complémentaires. La *ville pédestre*[14] naît *par* la marche et ne reste efficace que *pour* la marche.

Même avec l'arrivée de la *ligne droite*, dans l'urbanisme de la Renaissance, les axes percés dans les villes ne perturberont ni l'intensité de la marche ni les habitudes des marcheurs. Calèches et chariots fusionnent avec la foule des passants au cœur des villes du XVII^{e} siècle. Or, le besoin d'organiser la circulation apparaît très vite et la marche est appelée à s'adapter aux nouvelles conditions de la voie. L'alignement du cadastre et l'esthétique de la perspective introduiront de nouvelles manières de *se mouvoir* et de *percevoir* le paysage urbain[15].

---

[7] PAQUOT, Th., « L'art de marcher dans la ville », *Esprit*, no. 303 (numéro spécial : *La ville à trois vitesses : gentrification, relégation, périurbanisation)*, 2004, pp. 201-214

[8] KRAMER, P. A., « The behavioral ecology of locomotion », In D. J. Meldrum and Ch.E. Hilton (eds.), *From biped to strider: the emergence of modern human walking, running and resource transport*, New York : Kluwer Academic/Plenum Publishers, 2004 et notamment p. 102

[9] STUDENY, C., « La révolution des transports et l'accélération de la France (1770-1870) », Dans M. Flonneau et V. Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2009

[10] VIRILIO, P., *Vitesse et politique. Essai de dromologie*, Paris : Galilée, 1977

[11] LEVY, J., « La ville, concept géographique, objet politique », *Le débat*, no. 92 (numéro spécial : Nouvelles géographies), 1996, pp. 111-125

[12] ALEXANDER, C., *A pattern language: towns, buildings, constructions*, New York : Oxford University Press, 1977

[13] LE CORBUSIER, « A contemporary city », In R.T. LeGates and F. Stout (eds.), *The city reader*, London : Routledge, 2000, pp. 336-343

[14] DUPUY, G., *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, Paris : Armand Collin, 1991

[15] DUTHILLEUL, J-M., « L'irruption des transports mécaniques dans les villes à la fin du XIX^{e} siècle », Dans J-M. Duthilleul (dir.), *Circuler. Quand nos mouvements façonnent les villes*, Paris : Alternatives, 2012, pp. 54-73

Marcher devient bientôt une action qui s'expose dans les larges avenus de l'époque hygiéniste. La marche aléatoire le long des sentiers des cités fortifiées cède peu à peu la place à la promenade établie, chaque après-midi, sur les quais et dans les parcs urbains des métropoles émergentes. Trottoirs élargis et pavés macadamisés favorisent un mouvement *efficace* qui se mue en un vrai besoin social. La prise en compte du piéton est le résultat d'un aménagement inévitable du sol pour qu'il devienne carrossable. Au fur et à mesure, *aller* à *pied* quand d'autres *vont en calèche* fait naître une différenciation très claire sur les voies publiques. Lewis Mumford résume : *The rich drive, the poor walk*[16].

L'essor de la ville industrielle et la consolidation parallèle des couches bourgeoises requièrent la rationalisation de l'espace urbain. La rue est appelée à répondre aux impératifs de l'ordre et du contrôle, tout en tempérant ses caractéristiques de commerce et de conflit. Le long des fameux boulevards haussmanniens de la fin du XIX^{e} siècle, la marche trouve son plus fidèle adepte dans la figure du *flâneur*. Les classes ouvrières marchant vers le travail côtoient de moins en moins les aristocrates promeneurs. Toutefois, la rue n'est pas seulement un espace de circulation mais, surtout, une scène spectaculaire. Les capitales européennes, telles qu'elles seront décrites par la plume de Georg Simmel[17] ou de Michel de Certeau[18], appelleront à de nouvelles règles de comportement dans la rue. Avec l'arrivée du métro, de l'ascenseur et du trottoir roulant, le marcheur s'évade dans le souterrain ou à la hauteur des immeubles et expérimente de nouvelles dimensions et temporalités de la ville. Au début du XX^{e} siècle, la marche règne encore dans un espace public frénétique. *Voitures sans chevaux*[19], foules traversant les passages cloutés, viaducs enfumés, panneaux de signalisation, lumière et bitume deviendront le berceau et le décor du piéton moderne.

La marche perd du terrain

Chaque individu du XX^{e} siècle est un automobiliste en puissance, lit-on dans l'ouvrage *323 Citations sur l'urbanisme*[20]. Le mouvement mécanique est accueilli comme un miracle tangible du progrès social et de la technologie. La vitesse de déplacement transforme le paysage et les modes de vie. Les villes commencent à prendre de la surface tout en s'étalant de manière réticulaire, en remplissant les espaces libres de nouvelles infrastructures de transport. La modernité devient synonyme d'extension des réseaux en villes. Les innovations technologiques successives et l'adoption d'un calendrier uniforme, synchronisent les déplacements quotidiens et homogénéisent les mouvements[21]. Cette victoire sur la distance introduira une ouverture d'esprit en urbanisme. Des propositions visionnaires de la première moitié du XX^{e} siècle désolidarisent la marche du sol naturel en la canalisant sur des passerelles suspendues. La superposition de voies de circulation est proposée par des urbanistes comme une solution audacieuse et inévitable, et la rue traditionnelle perd peu à peu son monopole en tant qu'espace de circulation et de vie. Les croquis des ingénieurs de l'époque représentent les paysages urbains perçus de l'intérieur d'un zeppelin ou d'une voiture. Le Corbusier disait : *Suppose we are entering the city by the way of the Great park. Our fast car takes the special elevated motor track between the majestic skyscrapers*[22].

[16] MUMFORD, L., *The city in history: its origins, its transformations, and its prospects,* New York : Harcourt, Brace & World, 1961 et notamment p. 370
[17] SIMMEL, G., « The metropolis and mental life (1903) », In G. Bridge and S. Watson (eds.), *The Blackwell City Reader*, Oxford, Malden : Wiley-Blackwell, 2002, pp. 103-110
[18] DE CERTEAU, M., *L'invention du quotidien, 1 : Arts de Faire*, Paris : Gallimard, 1990
[19] D'après le titre du *Petit Journal*, no. 194, 1894
[20] AUZELLE, R., GOHIER, J., VETTER, P., *323 Citations sur l'urbanisme*, *op.cit.,* et notamment p. 743
[21] KERN, S., *The culture of time and space, 1880-1918: with a new preface*, Cambridge, Massachusetts : Harvard University Press, 2003
[22] Discours du Corbusier au sujet de la Ville Radieuse cité dans JACOBS, J., *The death and life of great american cities*, New York : Random House, 1961 et notammnet p. 21

Les rues des villes sont régies par la motorisation, le piéton se retire dans un espace de plus en plus restreint et sa vitesse non séduisante lui donne conséquemment peu de pouvoir sur la chaussée. Jean Fourastier se demande : *Comment la pensée humaine modelée depuis des millénaires sur le rythme lent et régulier du climat, des saisons* […] *pourra-t-elle réagir à l'application brutale et généralisée des rythmes rapides ?*[23]. Une fois chassé de la rue, le piéton est progressivement écarté dans l'imaginaire et la conscience collective de l'époque.

La voiture, n'étant plus un objet de luxe mais un produit populaire de consommation, exige de nouveaux usages des voies et une signalisation didactique des trajets. L'espace public, répondant aux besoins complexes de circulation, réduit finalement son rôle à celui d'une infrastructure. Aux lendemains de la Deuxième Guerre mondiale, la congestion des centres-villes devient un ennemi de l'urbanité. L'urgence du sujet ne laisse pas de marges pour des propositions utopiques de la part des architectes et exige des interventions radicales des ingénieurs en transports. La hiérarchisation des voies et la gestion des flux conduisent rapidement à la primauté de la voiture. Toutefois, il y a des efforts pour tenter de concilier l'efficacité du trafic et les qualités perdues de la ville du passé. Le piéton est considéré comme un être protégé et on lui consacre des zones calmes et vertes à proximité de son habitat et isolées de la circulation intense de la ville. Faciliter le mouvement et assurer la qualité de l'habitat, sont envisagés comme des enjeux distincts. En 1964 – trente ans après la publication de la Charte d'Athènes[24] – nous lisons dans l'ouvrage *323 Citations sur l'Urbanisme* : *Le transport est linéaire, l'urbanisme est spatial*[25]. Quelques annees plus tard, en 1970, Le Corbusier anonca : *il faut envisager le regroupement du reseau routier automobile sur une echelle de grandeur nouvelle*[26]. L'explosion des autoroutes promettant de meilleures conditions de vie, loin des centres dégradés, grignote le périurbain. Le rêve d'une vie paisible dans des quartiers verts avec des allées spacieuses pour le piéton prend corps avec le boom pavillonnaire. Le plaisir de marcher n'est ainsi considéré comme un avantage que pour ceux qui habitent loin de noyaux moribonds. L'urbanisme de la fin des années 60 ne réussit pas à associer complètement la *marche* et la *ville*, mais s'emploie activement à chercher comment satisfaire les deux exigences séparément. Comme Marc Wiel le souligne[27], les démarches entreprises à cette époque étaient moins une question de nécessités techniques qu'un choix inédit d'un nouvel espace collectif pour l'avenir de la civilisation urbaine.

La marche émergente dans les centres urbains

Toutefois, la marche ne peut pas être si aisément séparée de son *conjoint*, le centre-ville, en particulier dans le cas de la ville historique européenne. Nous avons spontanément l'image d'un piéton arpentant des rues sinueuses, pavées, avec un fond de bâtiments pittoresques. Les *centres urbains* condensent des caractéristiques très favorables pour que la marche y fleurisse. Ainsi, une brève référence à ces derniers nous semble ici pertinente.

Le *centre-ville* est le condenseur de mouvements ; tous les panneaux de signalisation y mènent[28]. Nous réalisons que nous sommes dans le *centre*[29] en raison de l'intensité symbolique du patrimoine ou de l'administration et de

[23] FOURASTIER, J., *Le grand espoir du XX^e siècle; progrès technique, progrès économique, progrès social*, Paris : Presses Universitaires de France, 1958 et notamment p. 226
[24] La Charte d'Athènes est le document rassemblant les conclusions du IV^e Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM) qui s'est déroulé à Athènes en 1933
[25] AUZELLE, R., GOHIER, J., VETTER, P., *323 Citations sur l'urbanisme*, *op.cit.,* et notamment p.727
[26] LE CORBUSIER, *Sur les 4 routes*, Paris : Denoël Gouthier, 1970 [1941] et notamment p. 71
[27] WIEL, M., *La transition urbaine : ou le passage de la ville-pédestre à la ville-motorisée*, Sprimont : P. Mardaga, 1999
[28] BRUNET, R., FERRAS, R., THERY, H., *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*, Montpellier : RECLUS, 1993

la densité spatiale – du bâti, des activités et des réseaux. Pour Mircea Eliade, le centre est le point fixe, ce que nous avons fondé comme centre, ou autrement dit un archétype de *création du monde*[30]. Face à l'éparpillement contemporain de l'urbain, il est lié à une certaine nostalgie pour la ville du passé car il est souvent la seule trace bien conservée de la continuité historique de l'urbain[31].

Le terme *centre* désigne cependant une notion abstraite qui peut être utilisée pour des entités géographiques différentes, allant d'une municipalité à une région[32]. Toutefois, il est souvent défini à travers quatre caractéristiques principales : une valeur du foncier élevée, une forte attraction des activités commerciales, une vie animée toute la journée et une fréquentation intense piétonnière[33]. Pour Manuel Castells, le centre est à la fois un lieu géographique et un contenu social[34]. Morphologiquement, il est décrit comme un lieu de convergence des voies de circulation, mais au niveau fonctionnel il peut aussi décrire un système spécifique des relations sociales. Il contient surtout une capacité de production, d'innovation et d'attraction des activités. Dans tous les cas, il s'agit d'une certaine entité fonctionnelle, dira Sylvia Ostrowetsky[35], il désigne un *ensemble qui le rend unique* et pour cette raison il renvoie souvent à d'autres termes qui lui sont relatifs : *densité*, *concentration*, *contenu* ou *centralité*.

Cette dernière apparaît après les années 50 pour décrire une concentration de peuplement ainsi qu'une concentration des avantages qui résultent de ce peuplement, dit Paul Claval[36]. La notion de centralité possède ainsi une valeur qui résulte de la proximité spatiale mais aussi de l'importance symbolique que les gens attribuent à celle-ci. Pour la pensée sociologique, le centre urbain est le fait d'une combinaison de centralités et il se reconnaît physiquement dans le centre historique européen, le noyau initial, ce *principal point d'appui d'un grand nombre de fonctions centrales*[37].

Si la complexité de la notion de *centre* ne permet pas aux géographes de conclure à une seule définition pertinente, les habitants savent distinguer aisément ce qu'est un centre, souligne Alain Reynaud en citant la phrase de Dos Pasos : *Ce qu'il y a de plus terrible quand on ne peut plus supporter New York, c'est qu'on ne sait plus où aller*[38]. Le centre désigne alors non seulement une entité objective mais surtout une réalité subjective perçue ainsi : *Le centre est le lieu de la vérité, le centre de nos villes est toujours plein […] aller dans le centre c'est rencontrer la vérité sociale*[39].

---

[29] Une comparaison entre les références dans des dictionnaires de géographie et d'urbanisme révèle l'ampleur des significations du terme car il dépend des particularités liées à la taille et l'usage qui diffèrent d'une ville et à une autre. Cf. à ce propos LEVY, J., LUSSAULT, M., « Centre urbain », Dans J. Levy et M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin, 2013

[30] ELIADE, M., *Le sacré et le profane*, Paris : Gallimard, 1965

[31] PAQUOT, Th., « Centre », Dans D. Pumain, Th. Paquot et R. Kleinschmager (dir.), *Dictionnaire la ville et l'urbain*, Paris : Economica, 2006

[32] *Urban core and the inner city: proceedings of the international study week*, Amsterdamn, 11-17 September 1966. C'est un symposium qui a eu lieu à Amsterdam organisé par la Municipalité de cette ville en 1962. Il s'agissait d'un travail collaboratif entre la Ville d'Amsterdam et l'Université d'Amsterdam sur le développement urbain et social de la cité *intra muros* (*inner city*) d'Amsterdam.

[33] *Ibid.*

[34] CASTELLS, M., « Le centre urbain : projet de recherche sociologique », *Cahiers internationaux de sociologie*, vol. 46, 1969, pp. 83-106

[35] OSTROWETSKY, S., « Les centres urbains », Dans C. Ghorra-Gobin (dir.), *Penser la ville de demain : qu'est-ce qui institue la ville ?*, Paris : L'Harmattan, 1994, pp. 41-49

[36] CLAVAL, P., « Réflexions sur la centralité », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 44, no. 123, 2000, pp. 285-301. La notion de centralité est toutefois contemporaine de la théorie des lieux centraux présentée déjà en 1933 par Walter Cristaller. Les géographes, dira Paul Claval, ont généralement décrit empiriquement les centres de gravité des territoires en fonction de la population de ceux-ci

[37] GRAFMEYER, Y., *Sociologie urbaine*, Paris : Nathan, 1994 et notamment p.12

[38] REYNAUD, A., « Centre et périphérie », Dans A. Bailly, R. Ferras et D. Pumain (dir.)*, Encyclopédie de géographie,* Paris : Economica, 1995, pp. 583-599

[39] BARTHES, R., *L'Empire des signes*, Genève : A. Skira, 1970 et notamment p. 44

Les centres historiques européens[40] – en particulier – ressemblent plus à *la ville d'hier* comme elle est décrite par Yves Chalas[41]. Ils rassemblent toutes des caractéristiques que l'imaginaire tissé autour d'un *centre-ville* générique contient : une uniformité architecturale, une occupation spatiale plus ou moins définie souvent dans des murailles ou autour d'un fleuve, un centre *de gravité stable et bien repérable* et une mixité d'usages. Dans cette ville historique *unique, ramassée sur elle-même, compacte et centripète*, Yves Chalas trouve la source du véritable lien social issu de l'envie de rencontre et de découverte de l'autre *dans des lieux réellement publics.*

Nous pourrions décrire le centre historique[42] comme la *partie initiale de la ville*, un plan radio centrique monopolisant des fonctions culturelles, touristiques, commerciales de luxe, bancaires, etc.[43]. Même si une délimitation claire semble arbitraire[44], nous pouvons toutefois nous appuyer sur le fait que c'est *autour du centre ancien et par rapport à lui que se structure l'espace urbanisé*[45]. Toutefois, le centre historique ne s'accroche pas à ses limites du passé, son caractère est évolutif : *Dans certains cas, le centre historique peut être réduit à quelques monuments symboliques, et dans d'autres cas, il peut coïncider avec la quasi-totalité de la ville*[46]. Il peut finalement être décrit comme une entité administrative mais sa délimitation évolue selon les périodes historiques et les contextes géographiques. Parler d'un centre historique défini spatialement, néglige les origines mêmes de sa création[47]. Le centre serait davantage décrit comme ayant des limites fluctuantes tracées selon des périodes d'urbanisation différentes ou pensées de manière subjective par des habitants[48].

La morphologie d'un tissu organique et le petit parcellaire caractérisent aussi le centre historique. D'autres attributs sont néanmoins nécessaires pour qu'un *centre* soit défini comme *historique*[49] : l'originalité architecturale, un patrimoine immobilier important et une vie sociale active pendant toute la journée. De cette manière, l'attribut *historique* ne se réfère pas uniquement au passé, mais à toute l'évolution historique d'un centre urbain qui s'étend jusqu'au présent[50].

Un vif intérêt pour la marche à pied est né à la fin des années 60, au même moment où la communauté scientifique et les pouvoirs publics ont pris conscience du déclin du centre-ville européen. Ce n'est pas la première fois que ce dernier est présenté comme la source de tous les maux. Déjà, pendant les années 20, Le Corbusier signalait que les centres-villes sont un *moteur grippé* où *la circulation ne circule plus*[51]. Les villes européennes, frappées par les guerres successives et le drainage de ressources vitales, commencent à se remettre après la Deuxième Guerre mondiale. L'amélioration de la vie quotidienne et le développement économique se reflètent sur

[40] Il faut ici préciser que le centre historique issu du noyau des villes européennes diffère de ce que les américains décrivent comme *Central Business District* C.B.D. qui est le cœur de la ville américaine. Il s'agit d'un centre où il y a une concentration de bureaux et de magasins de commerces dans des bâtiments très hauts. Cf. BEAUJEU-GARNIER, J., « Méthode d'étude pour le centre des villes », *Annales de Géographie*, vol. 74, no. 406, 1965, pp. 695-707 et notamment p. 697
[41] CHALAS, Y., « La ville primordiale », Dans *L'Invention de la Ville*, Paris : Anthropos, 2000, pp. 73-85
[42] REMY, J, « Retour aux quartiers anciens », *Recherches sociologiques*, vol. 14, no. 3, 1983, pp. 297-320
[43] GEORGE, P., VERGER, F., *Dictionnaire de la géographie*, Paris : Presses Universitaires de France, 2009
[44] Il y a peu de définitions dans les dictionnaires de géographie et d'urbanisme. Le terme *centro istorico* est apparu pour la première fois en Italie au XIX^{e} siècle pour définir l'espace le plus ancien de la ville comportant la majorité du patrimoine urbain. Cette délimitation est claire pour des petites villes médiévales en France, en Italie et en Espagne, mais pour les plus grandes villes les traces des fortifications anciennes ont disparu dans la plupart des cas suite à des procédures d'urbanisation d'une grande ampleur. Cf. à ce propos CATTAN, N., PUMAIN, D., ROSENBLAT, C., et al., *Le système des villes européennes*, Paris : Anthropos, Economica, 1999
[45] *Ibid.*
[46] CHOAY, F., MERLIN, P., *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris : Presses Universitaires de France, 2005
[47] ROBERT, S., « Critique du centre historique comme figure de la durabilité », Dans N. Blanc, J. Lolive (dir.), *Aimons la ville !*, La Tour d'Aigues : Aube, pp. 121-127
[48] ΦΩΤΙΑΔΗΣ, Μ. Γ., « Ιδεογραφική εικόνα των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 1, 1966, pp. 122-131
[49] PAPAGEORGIOU-VENETAS, A., *Intégration urbaine : essai sur la réhabilitation des centres urbains historiques et leur rôle dans l'espace structuré de l'avenir*, Paris : Vincent, Fréal et Cie, 1971
[50] GAMBI, L., « Chiose alla definizione di centro storico », *Storia Urbana*, no. 28, 1984, pp. 93-99
[51] LE CORBUSIER, *L'urbanisme des trois établissements humains*, Paris : Minuit, 1997 [1959] et notamment p. 87

l'essor de projets d'aménagement urbain. On assiste à un regain d'intérêt de la part des urbanistes pour les centres-villes et à une appréciation de leurs qualités intrinsèques : la densité, la micro-échelle et l'intensité de la vie publique[52]. Les centres commencent à fleurir en tant que destinations touristiques, grâce à une amélioration économique généralisée qui se reflète par l'essor de la motorisation, le pouvoir d'achat et l'amélioration des conditions de travail[53]. Or, malgré cet espoir généralisé, les centres urbains présentent encore de nombreux problèmes ; ils sont souvent comparés à un organisme *malade*, ayant subi une crise cardiaque ou un rétrécissement des artères. Il ne s'agit pas seulement d'un délaissement de leur image mais également d'un déclin frappant leur fonctionnalité même. D'un point de vue urbanistique, l'engorgement des noyaux, l'extension démesurée des banlieues et l'enclavement des quartiers centraux présentent de sérieuses impasses. D'un côté architectural, le vieillissement des équipements et des logements et le détournement des espaces publics dégradent la vie quotidienne[54]. D'un point de vue symbolique, les phénomènes de ségrégation découragent les nouveaux habitants potentiels. Edgar Morin souligne enfin que les centres saignent d'un point de vue économique et social, ils souffrent d'une double fuite des classes moyennes et des capitaux privés vers les zones périurbaines où les uns trouveront un environnement attirant et les autres des opportunités d'investissement pour des projets commerciaux et immobiliers[55]. La menace de désertification, de dégradation du bâti, de fuite de la population, de dangerosité des rues et d'enclavement[56] mobilisent des fonctionnaires et des professionnels qui se précipitent à annoncer – toujours sur le podium de CIAM[57] – le nouveau défi de l'urbanisme de l'après-guerre : *To put an end to this unplanned decentralisation process we must reverse this trend, establishing what we may call a process of recentralisation*[58]. La communauté scientifique prépare le terrain théorique pour que des actions opérationnelles suivent. Victor Gruen, architecte américain connu comme le père de vastes centres commerciaux aux États-Unis, a proclamé en 1968 : *The idea of the city has always had its ennemies but altough city has its ennemies it has nine lives*[59]. Dans la même lignée, Boris Puskarev souligne en 1975 : *the city centers are here to stay*[60]. Deux congrès importants, l'un à Amsterdam en 1966 sur l'avenir des centres, et l'autre à Stockholm en 1969[61], scellent la foi généralisée en les valeurs incontestables du centre-ville[62] en posant de cette manière les bases pour sa renaissance tant morphologique qu'économique.

La valeur patrimoniale et culturelle du centre est particulièrement exploitée comme une bonne carte à jouer pour le développement de l'activité économique[63]. La montée du tourisme intereuropéen fondé sur la richesse paysagère des vieilles capitales en Europe, convainc les pouvoirs publics d'investir dans l'amélioration du cadre de vie et dans la promotion du profil historique des centres-villes[64].

---

[52] GRUEN, V., *The heart of our cities: the urban crisis, diagnosis and cure*, New York : Simon and Schuster, 1964
[53] BOYER, M., *Histoire du tourisme de masse*, Paris : Presses Universitaires de France, 1999
[54] LEVY, J.-P., *Centres villes en mutation*, Paris : Éditions du Centre national de la recherche scientifique, 1987
[55] MORIN, E., « Le grand dessein ». *Le Monde*, 22-23 septembre, 1988
[56] MARIN, Y., « La reconquête du centre urbain et le déplacement des problèmes en périphérie », Dans *L'espace urbain européen, ou, que faire du centre-ville ?* , actes du colloque international, Besançon : Annales littéraires de l'Université de Franche-Comté, 1996
[57] Congrès Internationaux d'Architecture Moderne. Le premier a eu lieu en 1928 en Suisse
[58] SERT, J. L., « Centres of community life », In J. Tyrwhitt, J.L. Sert and J.L. Rogers (eds.), *The heart of the city: towards the humanisation of urban life*, London : Lund Humphries, 1952
[59] GRUEN, V., *The heart of our cities: the urban crisis, diagnosis and cure*, *op.cit.*
[60] PUSHKAREV, B., *Urban space for pedestrians: a report of the Regional Plan Association*, New York : The MIT Press, 1975
[61] LEVY, J.-P., *Centres villes en mutation*, *op.cit.,* et notamment p. 28 et p. 37
[62] BEAUJEAU-GARNIER, « Le centre des villes a-t-il encore un avenir ? », *Annales de géographie*, no. 434, 1970, pp. 494-496 et notamment p. 495
[63] LEVY, J.-P., *Centres villes en mutation*, *op.cit.,* et notamment pp. 68-88
[64] BURGEL, G., « La Ville contemporaine après 1945 », Dans J.-L. Pinol (dir.), *Histoire de l'Europe urbaine,* Paris : Seuil, 2003

La mise en valeur de ce profil va de pair avec l'émergence des concepts de *patrimoine et de qualité* de vie[65]. De nouveaux projets urbains se structurent autour d'une vraie *stratégie d'attraction*[66] qui dépasse les limites communales. Le patrimoine architectural devient un sujet de réflexion international surtout après la Deuxième Guerre mondiale. La création de la Société des Nations et de l'Unesco introduisent un internationalisme sur le plan culturel[67]. Parallèlement à cette expansion spatiale, le concept de *patrimoine* connaîtra un élargissement de son champ d'application[68] dont les premières actions concernent la sauvegarde de bâtiments isolés. Peu à peu, des secteurs plus étendus, englobant des espaces publics, sont considérés comme des paysages ayant une valeur patrimoniale et deviennent la cible des programmes de réhabilitation ou de revitalisation urbaine. Toutefois, ces interventions sont, du moins au départ, assez sélectives géographiquement. La valorisation du centre sera soutenue par une nouvelle classe moyenne qui cherche dans les noyaux des capitales une *qualité de vie*[69] autre que celle des générations précédentes dans la périphérie[70].

La régénération urbaine de certains quartiers centraux qui suivra, est liée aux actions concrètes d'amélioration morphologique mais elle est aussi le résultat de mécanismes sociaux moins prévisibles[71]. Comme Sharon Zukin le souligne, il ne s'agit pas seulement d'une restauration du bâti mais d'un tout nouveau style de vie lancé par une réorientation idéologique[72]. Alain Bourdin se demandera : *Pourquoi aime-t-on habiter dans le centre ancien, surtout si la restauration et les rues piétonnes y créent une ambiance à la fois urbaine, théâtrale et ludique […] pourquoi prend-on tant de plaisir à acheter au milieu de vieilles pierres ?*[73] Le *retour à la ville* se dressera alors par les valeurs d'*écologie*, de *mixité* urbaine, de proximité et de centralité. Le retour aux centres anciens et leur préservation seront entrepris pour des raisons esthétiques[74] mais aussi pour préserver un certain style de vie qui pourra jouer un rôle de repère face aux changements bouleversants que les sociétés ont connus après les guerres. Toutefois, l'accès à ces valeurs ne représentera pas un gain évident pour toute la population[75].

Henri Lefebvre soulignait ainsi que chaque débat sur le retour à la ville impliquait un débat sur le droit de la ville. Pour lui, la *crise des centres* fut principalement une crise d'urbanité causée par l'homogénéisation et la monotonie de la vie quotidienne des classes laborieuses. Toujours selon Lefebvre, le droit à la ville n'est pas un droit de retour nostalgique à la ville du passé, mais il concerne la ville *d'ici et maintenant,* c'est-à-dire la ville contemporaine[76]. Le retour à la ville ne se fait pas non plus à travers un retour à la centralité géographique ; celle-ci sera définie socialement comme un point d'attraction des personnes et des pratiques différenciées mais

[65] GOSPONDINI, A., « Urban morphology and place identity in European cities: built heritage and innovative design », *Journal of Urban Design*, vol. 9, no. 2, 2004, pp. 225-248
[66] GRAFMEYER, Y., *Sociologie urbaine*, *op.cit.,* et notamment p. 122
[67] CHOAY, F., *Le patrimoine en questions : anthologie pour un combat*, Paris : Seuil, 2009. En 1972, la Convention de l'Unesco attribuera à certains sites une valeur exceptionnelle universelle. Comme le souligne Choay, cette patrimonialisation a été influencée par des valeurs occidentales et dans certains cas elle a conduit à une « muséification » des lieux
[68] TOMAS, F., « Les temporalités du patrimoine et de l'aménagement urbain », *Géocarrefour*, vol. 79, no. 3, 2004, pp. 197-212. Cf. aussi BLANC, M., « De la rénovation urbaine à la restauration », *Espaces et Sociétés*, no. 30-31, 1979, pp. 5-14.
[69] Sans oublier que la qualité de vie est une valeur ideologiquement dressée par la société et les pouvoirs dominants à chaque époque. Cf. à ce propos : DAGNAUD, M., *Le mythe de la qualité de la vie et la politique urbaine en France : Enquête sur l'idéologie urbaine de l'Élite technocratique et politique, 1945-1975,* Paris : Mouton, 1978
[70] LEVY, J.-P., *Centres villes en mutation*, *op.cit.*
[71] MORISSET, L.K., NOPPEN, L., « Québec, la renaissance d'un tout autre centre-ville », *La revue d'architecture ARQ*, no. 107, 1999
[72] ZUKIN, S., *The naked city: the death and life of authentic urban places*, New York : Oxford University Press, 2010
[73] BOURDIN, A., *Le patrimoine réinventé*, Paris : Presses Universitaires de France, 1984 et notamment pp. 7-25
[74] BERKE, D., K. FRAMPTON, KRIER, R., *Rob Krier: urban projects 1968–1982*, New York : Institute for Architecture and Urban Studies, 1980. Cf. aussi PANERAI, Ph., *Éléments d'analyse urbaine*, Bruxelles : Archives d'architecture moderne, 1980. Cf. aussi ROSSI, A., *The Architecture of the City*. New York : MIT Press, 1982
[75] PETSIMERIS, P., « Le Grand Londres entre polarisation sociale et gentrification », Dans J. Chevalier et J.-P. Peyon (dir.), *Au centre des villes, dynamiques et recompositions*, Paris : L'Harmattan, 1994, pp. 151-171
[76] LEFEBVRE, H., *Le droit à la ville*, Anthropos, Economica, Paris : 2009 [1968] et notamment p.11

interdépendantes[77]. Dans cette lignée, la qualité de vie, soutient Lefebvre, ne doit pas être recherchée dans les formes urbaines ou dans des limites géographiques spécifiques mais dans des relations sociales. De même, Peter Marcuse[78] signale que la phrase *droit à la ville* risque de rester anodine si nous ne spécifions pas à qui s'adresse ce droit et à quelle ville nous pensons. Lefebvre souligne finalement que le *droit à la ville* n'est pas neutre, mais chargé de sens politique. La procédure de qualification des centres-villes risque alors de rester, d'après lui, imprégnée par un corpus idéologique et esthétique assez élitiste tant théoriquement que spatialement. Ces réflexions ont préparé le terrain pour le développement d'une problématique plus approfondie entre les années soixante-dix et quatre-vingts. L'enjeu de la *renaissance* du centre-ville dépassera les contraintes de sauvegarde du bâti et s'interrogera sur le contenu social des centres ainsi que sur leurs potentialités de rentabilité économiquement.

Les conclusions de l'École de Chicago ne sont plus, dans les années 70, suffisantes pour expliquer l'étalement des agglomérations, la redistribution des revenus, le déclin démographique des centres et la tertiarisation de la production[79]. Suite à la crise pétrolière de 1973 et à la récession économique, le contexte est fort favorable pour que la pratique de l'aménagement soit enrichie par des valeurs environnementales et sociales. En France, ce virage s'exprime par la volonté des politiques de l'État d'investir dans des projets de réhabilitation des espaces publics[80]. Il ne s'agit pas seulement d'une intention de rendre la ville plus humaine et solidaire mais d'un besoin de créer un centre concurrentiel face à la croissance des zones périurbaines[81]. La vieille ville se transforme en un vaste champ d'opportunités de gain. L'ampleur des opérations n'a rien en commun avec la période précédente. Des gares rénovées, des friches ferroviaires aménagées entièrement en quartiers d'habitat mixte, sont quelques-unes des nombreuses actions d'une renaissance totale de l'espace urbain[82].

L'ère est venue pour que les professionnels de la ville s'adonnent avec passion à l'amélioration des espaces publics qui sont d'ores et déjà considérés comme les principaux représentants de la prospérité sociale et économique. Un contexte favorable se tisse ainsi pour la promotion de la marche à pied. Le piéton est considéré à présent comme un élément clé de l'urbanité et de la réussite des espaces publics. La *zone piétonne* triomphante pendant les années soixante et soixante-dix[83] cédera progressivement sa place à des réflexions plus globales sur la marche à pied qui émerge petit à petit dans la vogue de la vie quotidienne urbaine : *a trendy magasine recently listed what was in for the 80s compared to what was is out belonging to the dead decade past in the 70s ; tennis out, soccer in, orange juice out, grapefruit in and jogging out, walking long distances in*[84].

[77] SCHMID, C., « Henri Lefebvre, the right to the city, and the new metropolitain mainstream », In N. Brenner, P. Marcuse and M. Mayer (eds.), *Cities for people not for profit: critical urban theory and the right to the city*, Oxford : Routledge, 2012, pp. 42-62
[78] MARCUSE, P., « Whose right(s) to what city? », In N. Brenner, P. Marcuse and M. Mayer (eds.)*, Cities for people not for profit: critical urban theory and the right to the city*, Oxford : Routledge, 2012
[79] KLENIEWSKY, N., « Introduction: contemporary issues on urban sociology », In N. Kleniewsky (eds.), *Cities and Society,* Malden, Massachusetts : Blackwell, 2005, pp. 1-13
[80] *Projet Urbain*, Paris-La Défense : DAU, 1994
[81] BONNET, J., TOMAS, F., « Centre et périphérie. Éléments d'une problématique urbaine », *Revue de geographie de Lyon*, vol. 64, no. 1, 1989, pp. 3-12
[82] CHEVALIER, J., « Introduction générale », Dans J. Chevalier et J.-P. Peyon (dir.), *Au centre des villes : dynamiques et recompositions*, Paris : L'Harmattan, 1994, pp. 11-14
[83] Comme le note Jean Marc Offner, il existe une différence bien claire entre la zone piétonne comme sujet d'intérêt des années 80 et la marche à pied en tant qu'action, question qui n'a suscité l'intérêt des urbanistes que très récemment. Cf. à ce propos *Dix années d'espaces-piétons : bilan et perspectives d'avenir*, Lyon, 21-22 Mars 1984, Paris : Chambre de Commerce et d'Industrie de Lyon, 1984
[84] HILLMAN, J., ERICKSON, A., WHYTE, W. H., *The city as dwelling: walking, sitting, shaping*, Irving, Texas : Center for Civic Leadership, University of Dallas, 1980

La marche, quel apport à la comprehension des espaces publics ?

La marche à pied dans l'urbain

La valorisation des centres historiques s'est notamment basée sur l'éloignement de la voiture et la mise en valeur des espaces publics à travers la promotion de la marche. Ces derniers ont connu des transformations remarquables après 1980 à cause des bouleversements *chaotiques*[85] des centres urbains. L'explosion des infrastructures de transport et l'étalement des centres métropolitains ont profondément modifié les paysages des espaces collectifs. La privatisation de l'espace matériel et la digitalisation des communautés humaines, ont changé les rapports sociaux, et la quête d'une nouvelle identité des centres-villes à l'heure de la mondialisation[86] a entraîné l'apparition de nouvelles pratiques dans les espaces publics. Au lendemain de la désindustrialisation et du retrait des grands investissements publics, les villes cherchent dans l'arène internationale à attirer des capitaux. Les centres urbains se font concurrence en matière de quête d'emplois, d'habitants et d'une clientèle en général d'entrepreneurs, de touristes, d'artistes, etc[87]. Les espaces publics sont ainsi appelés à répondre aux besoins d'une population très variée avec des attentes différentes tout en restant fonctionnels et esthétiques[88].

La discussion autour de l'espace public tant comme *notion* que comme *objet*, émerge surtout après les années 70. Architectes, sociologues, ingénieurs, géographes, et urbanistes dépassent un niveau purement local avec des projets à une échelle métropolitaine. Le débat autour des espaces publics touchera des questions morphologiques et théoriques sur leur rôle en tant qu'espaces démocratiques[89]. Le rayonnement concurrentiel des villes est notamment lié à la redéfinition de leurs espaces publics. David Harvey décrit ce phénomène comme suit : *Cities try to secure themselves a safe position to the market - like a rare wine of an exceptionnly good vintage* [90]. À la dimension physique des lieux, mise en exergue au cours des années précédentes par les chercheurs, s'ajoutent de nouvelles questions portant sur le processus de leur création[91]. Comment réussir à lier la forme des espaces publics avec le sens que les habitants donnent à ces derniers[92] ? Autrement dit, le débat s'approfondit sur la double identité des lieux comme récepteurs de mouvements complexes et de vie[93].

La marche est considérée comme un élément clé vers cette redéfinition du rôle des espaces publics. Elle est représentative des manières dont les gens vivent et interagissent dans la ville. De plus, elle est souvent un indicateur de pérennité ou de déclin des lieux[94]. Depuis 1970, nombreux sont les travaux qui signalent la relation vitale entre la marche, l'animation et la sécurité des espaces publics[95]. L'aménagement de l'espace en faveur du piéton dépasse progressivement les actions traditionnelles de piétonnisation des rues centrales et s'effectue sur un territoire beaucoup plus large. Une observation attentive de la marche et une meilleure compréhension de son rôle

[85] Ramonet utilise le terme *chaos* pour décrire une période *des ruptures, de cassures, de recomposition générale des forces géostratégiques […]et des repères culturels* entretenus à la fin du XXe siècle. Cf. RAMONET, I., *Géopolitique du chaos*, Paris : Galilée, 1997 et notamment p. 17-50
[86] MONGIN, O., *La condition urbaine : la ville à l'heure de la mondialisation*, Paris : Seuil, 2005
[87] KLENIEWSKY, N., « Introduction: contemporary issues on urban sociology », In N. Kleniewsky (eds.), *Cities and society*, Malden, Massachusetts : Blackwell, pp. 1-15
[88] SOUBEYRAN, O., « Espace public aménagement et environnement », Dans V. Berdoulay, P. Da Costa Gomes et J. Lolive (dir.), *L'espace public à l'épreuve : régressions et émergences,* Pessac *:* Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 2004, pp. 31-38
[89] STAEHELI, L. A., THOMPSON, A., « Citizenship, community, and struggles for public space », *The Professional Geographer,* vol. 49, no. 1, 1997, pp. 28-38
[90] TWICKEL, C., « Urban class warfare: are cities built for the rich ? », *Der Spiegel*, 21 may 2013
[91] CAPRON, G., *L'espace public urbain de l'objet au processus*, Toulouse : Presses Universitaires du Mirail, 2007
[92] JÉBRAK, Y., JULIEN, B., *Les temps de l'espace public urbain : construction, transformation et utilisation*, Québec : Éditions Multi-Mondes, 2008
[93] DEPARTEMENT FOR TRANSPORT, *Manual for streets*, London : Thomas Telford, 2007
[94] CETUR, *La ville à pied : pour un aménagement urbain mieux adapté au piéton*. Bagneux : Centre d'étude des transports urbains, 1986
[95] OFFNER, J-M., *Les déplacements piétonniers : analyse bibliographique*, Arcueil : Institut de Recherche des Transports, 1981

dans la quotidienneté des espaces publics a permis aux chercheurs de reformuler leurs questionnements et aux professionnels d'enrichir leur vocabulaire opérationnel face aux dangers d'homogénéisation des lieux sous la pression d'une identité universelle[96]. Toutefois, une question majeure se pose : comment créer du paysage particulier pour les touristes tout en assurant des lieux animés répondant aux besoins des habitants ? Les pratiques de ces derniers, l'expérience sensible et les ambiances des lieux sont des facettes, récemment examinées, de l'espace public et des questionnements liés, dans leur essence, au piéton.

La marche à pied dans un monde de mobilités croissantes ?

Les promenades aériennes, les quais, les passages et les panneaux électroluminescents représentent depuis toujours des éléments assurant un espace vital au piéton qui s'expose à des vitesses plus rapides que la sienne. La peur d'un conflit entre les moyens de transport et un allongement excessif des trajets a poussé les ingénieurs à fragmenter l'espace public. Si aujourd'hui ce dernier est plus ou moins accueillant pour le piéton, une question s'impose : quelle place réelle pourra avoir la marche dans un monde imprégné de mouvements accélérés ? *All the world seem to be in the move*[97] soulignent Mimi Sheller et John Urry, et Alain Bourdin ajoute que la complexité accrue dans l'aménagement de l'espace public émerge par le fait que ce dernier *est* les flux humains qui à leur tour *sont* l'espace public[98].

Y a-t-il de la place pour la marche dans un espace matériellement si encombré et immatériellement si immense[99] dans une société de plus en plus *mobile* ? La difficulté est d'abord pratique et concerne l'aménagement des rues, des gares, des carrefours. Elle est ensuite théorique : quel avantage possède le déplacement à pied dans le monde actuel ? Or, le terme *déplacement* n'est plus pertinent pour décrire les mouvements contemporains. Nous nous référons le plus souvent à une *mobilité* exercée non seulement dans un espace physique mais aussi virtuel, axiologique et culturel[100]. De plus, certains possèdent un degré de *mobilité* plus élevé que d'autres, soulignent Kaufmann, Bergman et Joye[101], ce qui influence nos pratiques finales dans les lieux physiques. François Ascher insiste sur le fait que cette *mobilité* accrue va de pair avec une accessibilité généralisée. La perception du mouvement a changé, elle s'éloigne de sa référence matérielle et acquiert une dimension plus libre, plus individuelle et plus conjoncturelle[102]. Être mobile n'est plus aujourd'hui un signe de marginalisation[103] mais un statut évident et, dans certains cas, même enviable car il implique une aisance économique et l'idée d'une vie riche en nouvelles expériences.

La réalité de la diminution des distances implique la négation de l'espace, dira Paul Virilio[104]. À cela Bruno Latour ajoute que la focalisation de notre attention sur l'agent mobile nous a fait négliger le système où l'être

[96] HERZOG, L.A. *Return to the center: culture, public space, and city building in a global era*, Austin : University of Texas Press, 2006
[97] SHELLER, M., URRY, J., « The new mobilities paradigm », *Environment* and Planning A vol., no. 2, 2006, pp. 207-226
[98] BOURDIN, A., « Les mobilités et le programme de la sociologie », *Cahiers internationaux de sociologie*, no. 118, 2005, pp. 5-21
[99] Les lieux publics se trouvent en plus face à des mutations profondes issues de la société post-industrielle comme c'est le cas de la numérisation croissante de la vie quotidienne. Cf. RIFKIN, J., *La fin du travail, (trad.)* Pierre Rouve, Paris : La Découverte, 1997 et notamment p. 21-35
[100] BOURDIN, A., « L'individualisme à l'heure de la mobilité généralisée », Dans S. Allemand, F. Ascher et J. Lévy (dir.), *Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris : Belin, 2006, pp. 91-98
[101] KAUFMANN, V., BERGMAN, M.M., JOYE, D., « Motility: mobility as capital », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 28, no. 4, 2004, pp. 745-756
[102] Pour les géographes la mobilité désigne l'ensemble des manifestations liées au mouvement des réalités sociales (hommes, objets matériels et immatériels) dans l'espace. Cf. à ce propos BRUNET, R., FERRAS, R., THÉRY, H., *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*, Montpellier : RECLUS, 1993
[103] CRESSWELL, T., « Justice sociale et droit à la mobilité », Dans S. Allemand, F. Ascher et J. Lévy (dir.), *Le sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris : Belin, 2004
[104] VIRILIO, P., *Vitesse et politique. Essai de dromologie*, *op.cit.* et notamment p.131

humain mobile n'est que l'élément final. Les limites traditionnelles de l'espace physique sont ainsi confondues. En 1994, DATAR introduit le néologisme *hyperterritoire* pour décrire la nouvelle réalité des espaces physiques bouleversés par l'explosion des réseaux de communication et les nouvelles pratiques qu'ils génèrent[105] en nous conduisant à parler d'une liquidation des espaces mais surtout d'une hybridation des pratiques[106]. Zygmunt Bauman décrit cette liquidation comme une condition généralisée des rapports sociaux et économiques[107]. La distance entre les pouvoirs localisés est donc directement visible et les forces délocalisées de l'économie s'accroissent. Cette tendance au détachement du local fait en sorte que le sentiment d'étrangeté prévale sur celui de familiarité[108]. Ceci a des impacts sur la manière dont les habitants perçoivent et pratiquent les lieux physiques. Bauman parle de *mixiphobia* pour décrire un vrai paradoxe de notre modernité : les humains face à un contexte de délocalisation continuent à chercher une *similarité* et une *sécurité* excessive dans l'espace physique[109]. À *mixiphobia* Bauman opposera *mixiphilia* comme un sentiment fondé sur la volonté de comprendre la différence, et, selon lui, tous les deux coexistent dans les espaces publics. L'enjeu est la fusion entre les deux horizons et cette fusion, souligne-t-il, requiert l'expérience de la spatialité et de la rencontre avec l'autre : *The fusion that the mutual understanding requires may be only the outcome of shared experience and sharing experience is unconcievable wthout shared space*[110].

Les humains continuent à chercher le contact entre eux. Marc Augé note que nous pouvons enfin tout faire sans bouger mais on bouge pourtant[111]. La marche devient un moyen précieux de contact social dans un contexte de quotidienneté fluide. Penser comment assurer la marchabilité des espaces publics, nous oblige à penser ces espaces en termes moins quantitatifs et plus qualitatifs. Dans ce sens-là, la marche ne peut être *analysée* ou *mesurée* avec les mêmes indices que les autres modes de déplacement : la vitesse et le temps *gagné*. La distance maximale acceptable de la marche[112] semble perdre son sens lorsqu'un piéton est attiré par son environnement et motivé pour allonger son trajet. L'environnement physique – directement senti par le piéton – est un facteur déterminant pour l'épanouissement de la marche. Dans un monde de mobilité accrue, elle joue ainsi un rôle d'équilibre. Elle met les pieds des humains sur la terre, elle fait écho aux rythmes ralentis du quotidien, elle met en avant les qualités du local et du maintenant.

Le local à l'ère du numérique

Il n'est toutefois guerre possible de parler de la marche en se référant à un espace générique. Nous marchons toujours quelque part, dans un lieu spécifique, porteurs d'un paysage, d'une identité, d'un temps historique. Par ailleurs, assis sur un banc public nous pratiquons l'espace à une échelle globale, sur la Toile, cherchant des informations, travaillant, communiquant ; ceci génère des mutations dans l'acception traditionnelle du terme *lieu*[113]. Grâce aux réseaux sociaux numériques, les gens peuvent s'organiser et se retrouver dans un lieu physique

[105] COMITÉ 21, *La ville, nouvel écosystème du XXIe siècle : ville, réseaux, développement durable*, Paris : ADEME, Caisse des Dépôts, 2012 et notamment p. 47
[106] AMAR, G., « Le nouveau corps mobile », Dans J-M. Gutthileul (dir.), *Circuler. Quand nos mouvements façonnent la ville*, Paris : Alternatives, 2012, pp. 158-160
[107] BAUMAN, Z., *Cities of fear, cities of hopes*, London : Goldsmiths College, University of London, New Cross, 2003
[108] *Ibid.*
[109] Bauman présente l'exemple des *gated communities* ou même des quartiers ethniques dans les mégapoles mondiales comme des expressions spatiales les plus caractéristiques de la notion de *mixophobia* qu'il analyse.
[110] BAUMAN, Z., *Cities of fear, cities of hopes, op.cit.*
[111] AUGE, M., *Pour une anthropologie de la mobilité*, Paris : Payot & Rivages, 2009
[112] IACONO, M., KRIZEK, K., & El-GENEIDY, A., *Access to destinations: how close is close enough? : Estimating accurate distance decay functions for multiple modes and different purposes.* St. Paul, Minnesota : Minnesota Department of Transportation, Research Services Section, 2008
[113] MONGIN, O., *La condition urbaine : la ville à l'heure de la mondialisation*, *op.cit.*

et faire une activité collective, sur une place par exemple. Quelle pourrait être alors la pratique quotidienne de ces derniers dans un contexte numérisé, est une question pertinente qui apparaît dans plusieurs travaux de chercheurs[114]. La matérialité des lieux est nécessaire pour une série d'activités qui se déroulent dans l'immatériel. L'espace virtuel est ainsi loin de remplacer le besoin de chacun d'entre nous d'être en contact avec les autres. Setha Low souligne : *In cyber space we cannot see, hear, touch and feel each other, much less our environement*[115]. Par conséquent, numérisation et mobilité influencent nos interactions dans l'espace physique et notre interaction avec celui-ci. Or, la conquête de l'espace géographique au sens d'économie ou de technologie n'a pas garanti la conquête de la proximité sociale[116]. Guy Débord explique : *Cette société qui a supprimé la distance géographique recueille intérieurement la distance en tant que séparation spectaculaire*[117].

La proximité sociale et l'interaction des populations sont dictées d'un côté, par leurs propres comportements, les préjugés et les facteurs culturel, et de l'autre côté, elles sont issues des actions transformant la morphologie et le caractère des lieux. La privatisation de l'espace public et la diffusion des paysages artificiels menacent l'authenticité des lieux et influencent les relations que les citoyens peuvent y tisser. Or, la valeur de l'espace matériel reste incontestable[118] ; les lieux publics assurent une proximité tangible nécessaire pour cultiver un sentiment d'appartenance à un ensemble tout en conservant notre individualité[119]. John Urry souligne que nous continuons d'*habiter* les lieux[120]. Le Livre Vert publié par la Commission européenne s'inscrit dans cette même lignée en annonçant le besoin de regarder plus profondément dans les valeurs de localité et de sens des lieux[121] au cœur desquels se trouve l'être humain.

La marche se trouve au centre du débat sur l'identité des lieux publics dont le contact avec les êtres humains leur donne vie, *car aucun lieu ne vit dans l'isolement* souligne Milton Santos[122]. La marche présuppose avant tout le contact physique avec l'environnement[123] ; nos pieds sont d'ailleurs le premier point de contact avec celui-ci[124]. La marche n'assure pas seulement une liaison sensible[125] avec le sol mais elle est aussi un moyen d'incorporation, d'expression et de remodelage de notre entourage. Nous marchons, nous réagissons face aux stimuli de l'environnement et ainsi nous nous immergeons dans la ville, dit Jean-Luc Lannoy[126]. Olivier Mangin

---

[114] Amin Ash donnera une définition de la notion du lieu à l'époque actuelle en disant : *Folding together of the distant and the proximate, the virtual and the material, the presence and the absence, flow and the stasis into a single ontological place upon which -location - a place on the map has become relationnaly and topologically defined.* Cf. AMIN, A., « Re-thinking the urban social », *City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action*, vol. 11, no. 1, 2007, pp. 100-114

[115] LOW, S., « Public space, politics and democracy », In *On the plaza: the politics of public space and culture*, Austin : University of Texas Press, 2000, pp. 238-247 et notamment p. 247

[116] SEAMON, D., *A geography of the lifeworld: movement, rest and encounter*, London : Groom Helm, 1979

[117] DEBORD, G., *La société du spectacle*, Paris : Gallimard, 1992 [1967] et notamment p.164

[118] ASCHER, F., *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris : Odile Jacob, 1995

[119] SPOONER, B., « Weavers and dealers: authenticity and oriental carpets », In A. Appadurai (eds.), *The social life of things : commodities in cultural perspective*, Cambridge : Cambridge University Press, 1986

[120] URRY, J., *Sociologie des mobilités, une nouvelle frontière pour la sociologie*, Paris : Colin, 2005

[121] MONTGOMERY, J., « Making a city: urbanity, vitality and urban design », *Journal of Urban Design*, vol. 3, no. 1, 1998, pp. 93-116

[122] SANTOS, M., *La nature de l'espace : technique et temps, raison et émotion*, Paris : L'Harmattan, 1997

[123] SHEHADEH, R., *Palestinian walks: notes on a vanishing landscape*, London : Profile Books Ltd., 2007

[124] Discours de Jim Walker, président et co-fondateur de WALK21, pendant la cérémonie d'ouverture de la conférence internationale WALK21 à Munich en 2013

[125] Thomas Rachel parle d'un ancrage perceptif et de la dimension corporelle qui confère à nos trajets pédestres leur attractivité ou au contraire leur ambiance répulsive. Cf. à ce propos THOMAS, R., « La marche en ville : une histoire de sens », *L'espace géographique,* vol. 36, no.1, 2007, pp.15-26

[126] LANNOY, J.-L., *Langage, perception, mouvement. Blanchot et Merleau-Ponty*, Grenoble : J. Millon, 2008 cité dans THIMBAUD, J.-P., « Des modes d'existence de la marche urbaine », Dans R. Thomas (dir.), *Marcher en ville : faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, Paris : Archives Contemporaines, 2010 et notamment p. 31

ajoute que c'est *l'expérience urbaine et non la bonne ville*[127] qu'elle nous fait imaginer. L'aménagement des lieux investit dans cette stimulation du cadre expérientiel de l'habitant[128].

Il s'agit d'un renouveau du débat autour de l'avenir des lieux publics qui dépasse la démarche traditionnelle en architecture qui penche davantage sur des contraintes esthétiques. Le titre de la Biennale de 2000 est flagrant à cet égard : *less esthetics, more ethics*[129], car il sous-entend le défi contemporain de lier les aspirations des habitants aux questions d'aménagement des espaces collectifs. La neutralisation des paysages et la perte d'authenticité des lieux cachent un éclatement du tissu social ou une homogénéisation des activités. L'originalité d'un lieu dans un monde où tout est reproductible[130] présente le vrai défi pour l'aménagement au cours des dernières années.

Les lieux sont appelés à répondre aux multiples enjeux relatifs à la rentabilité économique et aux besoins sociaux[131]. Le concept de lieux publics urbains n'étant ni une question d'ordre morphologique, ni une question sociale ne peut être mesuré si objectivement. Très souvent, nous *sentons* que certains lieux sont significatifs et exemplaires et cette impression est difficile à justifier[132]. Il y a des lieux qui sont beaux et qui ne sont pas appréciés par les habitants, et d'autres, sans valeur esthétique, qui sont très chers en souvenirs pour ceux qui les fréquentent. Ce qui différencie un *lieu* d'un *espace* est que le premier n'est jamais neutre, il signifie quelque chose pour quelqu'un, il intéresse tant ceux qui l'habitent que ceux qui le dessinent. Pour les uns, c'est l'enveloppe de leurs vécus, leurs relations quotidiennes, leurs souvenirs ; pour les autres, c'est un terrain d'enjeux, de contraintes techniques, d'action. Ce qui est toutefois certain, c'est qu'il n'existe pas de *lieu* sans êtres humains pour l'arpenter. Chaque projet d'aménagement, aussi modeste qu'il soit, s'adresse à un moment ou à un autre à ces promeneurs et chaque ruelle, aussi belle qu'elle soit, n'a pas d'âme sans passants.

La marche, le *chaînon manquant* dans la pensée sur les espaces publics

Il n'est guère possible d'intensifier le débat sur les espaces publics sans approfondir la discussion autour de la marche qui se trouve à l'origine de ces derniers. Cet essor du dialogue sur le rôle vital de la marche pour la pérennité de la ville ne semble ennuyer personne. Sa simplicité et la familiarité que tout le monde entretient avec cette pratique, font de sa *promotion* un objectif presque évident. Le propos de John Butcher, co-fondateur de l'organisme Walk 21,[133] est révélateur à cet égard : *C'est l'ordonnance sans médicament, le contrôle de poids sans régime, le tranquillisant sans comprimé, la thérapie sans psychanalyste […] la marche est aussi naturelle que la respiration*[134] ; elle ne requiert pas d'initiation, pas de conditions particulièrement idéales ou d'infrastructures coûteuses pour l'exercer. Or, malgré son aspect *modeste*, les chercheurs en reconnaissent un grand pouvoir : sa force naît de son caractère durable, rentable en termes d'économie, social et universel.

[127] MONGIN, O., *La condition urbaine. La ville à l'heure de la mondialisation*, *op.cit.,* et notamment p. 230
[128] VERGÈS, E., « L'image dans la ville ou la recherche d'un espace public dans la 'société de l'information' ? », *La pensée de midi*, vol. 3, no. 13, 2004, pp. 142-145
[129] MASSIMILIANO, F., MANDRELLI. D.O., *Città : less aesthetics, more ethics*, Venezia : Marsilio, 2000
[130] APPADURAI, A., *The social life of things*, Cambridge : Cambridge University Press, 1986
[131] Pour un travail résumant des enjeux sur les espaces publics cf. particulièrement l'ouvrage : ZEPF, M. (dir.), *Concerter, gouverner et concevoir les espaces publics urbains*, Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2004
[132] HERZOG, L. A., *Return to the center: culture, public space, and city building in a global era*, *op.cit.*
[133] Cf. le programme de la WALK21, Conférence qui a eu lieu à Munich en Allemagne entre les 11 et 13 Septembre 2013
[134] Cf. le texte de la *Charte Internationale de la marche* disponible, (http://icanwalk.ca/fr/la-charte-internationale)

Dans sa simplicité, la marche offre des souvenirs au touriste, assure une clientèle au commerçant, est une occasion de recréation pour le retraité ou encore un moyen d'aller au travail pour celui qui ne possède pas de voiture. Elle s'intègre aussi bien dans les pratiques éphémères de l'espace public que dans les quotidiennes. Louée dans des films célèbres ou des paroles de chansons, la marche est si vieille que l'histoire humaine. Cependant, en tant que sujet de recherche elle est assez jeune ; elle attire aujourd'hui l'intérêt de nombreuses disciplines grâce à ses dimensions anthropologiques, sociales, économiques, politiques et sensibles. Cette richesse d'interprétations fait qu'elle connaisse un essor important au sein de la communauté académique[135]. De plus, les politiques nationales et les textes réglementaires affirment, surtout après 1970, leur engagement envers la promotion de la marche dans le milieu urbain[136]. Si les titres *walkalicious* ou *Charte de la marche* circulent de plus en plus de bouche à oreille dans les salles de conférences portant sur les sujets urbains[137], c'est parce que cette pratique semble être porteuse de promesses pour l'avenir des villes. Le degré de marchabilité de ces dernières est devenu en très peu de temps un indice de leur réussite et de leur attractivité[138].

Nous pourrions dire que la marche est devenue une *célébrité* en réussissant à lier les enjeux contemporains des espaces métropolitains tout en devenant un champ fertile d'innovation[139]. Elle constitue une alternative réaliste face aux transports polluants, elle est un moyen stimulant du commerce local et elle favorise le resserrement du tissu social. Elle est enfin une pratique humaine qui se trouve à la croisée du passé, du présent et du futur des villes disposant d'une forte capacité d'adaptation aux habitudes de notre société numérique tout en restant ancrée dans les lieux physiques. La marche est le meilleur représentant d'une mobilité généralisée car elle est le seul moyen nous permettant, avec autant de flexibilité, de poursuivre nos activités tout en circulant. En marchant nous choisissons nos vitesses, nos trajets, nos points d'arrêt et de départ avec la même facilité que nous changeons notre regard de notre portable à une vitrine ou à un arrêt de bus au fond de la rue. Le marcheur urbain contemporain est un être habile qui sait se déplacer astucieusement dans l'espace en s'accrochant aux lieux et aux évènements qui l'intéressent selon ses besoins et ses aspirations.

Loin d'être un mode archaïque de déplacement, la marche se présente concurrentielle et attrayante dans l'arène de la vie moderne et entraîne de nombreuses innovations dans le domaine de la mobilité quotidienne[140]. De ce fait, le piéton contemporain n'est pas un consommateur habituel mais un *usager* très exigeant de l'espace public. Il exige tant la fonctionnalité que l'attrait, tout en agissant de manière imprévue et subjective. Il est ainsi très difficile pour les aménageurs d'imposer au marcheur urbain des chemins trop rigides ou d'anticiper des espaces qui pourraient lui plaire.

---

[135] À titre indicatif cf. *Le génie de la marche : poétique, savoirs et politique des corps mobiles*, colloque international, Cerisy, 31 mai-7 juin, 2012. Cf. aussi *Walking City,* international conference, Porto, 2-3 June, 2005, ainsi que *Marche et espace urbain de l'Antiquité à nos jours*, conférence internationale, Bruxelles, 2-4 mai, 2011

[136] La déclaration de 1988 du Conseil européen et la déclarartion de 1996 de Copenhague sont des textes réglementaires promouvant la diffusion du modèle de la ville compacte et des transports doux. Il s'agit de textes qui ont été ensuite adoptés par les municipalités de plus grandes villes européennes. Cf. ΤΣΟΥΡΛΑΚΗΣ, Κ., « *Πεζοί και μηχανοκίνητα δίτροχα*, παρουσίαση στην ημερίδα *Πεζοί υπό διωγμόν*, Αθήνα, 7 Μαΐου, 2003

[137] Voir particulièrement le site officiel du *Project for Public Spaces* (http://www.pps.org) ainsi que les textes fondateurs de l'organisme WALK21 (http://www.walk21.com)

[138] Il existe en effet, une série d'articles sur internet avec des classements de villes selon leur offre d'accueil pour la marche. Cf. parmi d'autres exemples : « The worlds 10 best cities for walking », *Traveller*, 28 may 2014, (http://www.traveller.com.au/the-worlds-10-best-cities-for-walking-39396)

[139] Cf. parmi d'autres exemples le rapport MICHAUD, V., SEGRESTIN, B., *Marche (la) au cœur des mobilités : une démarche innovante. Résultats du programe de recherche prospective sur la marche urbaine*, Vincennes : RATP, Délégation générale innovation et développement durable, Unité prospective et conception innovante, 2008. Cf. aussi MERCHANT, N., « *Got a meeting ? Take a walk »*, TED presentation, february 2013, (http://www.coca-colacompany.com/stories/ted-talk-got-a-meeting-take-a-walk)

[140] Les modes autolib' et velib' sont représentatifs de la tendance à promouvoir une mobilité de partage en France

Le piéton est un excellent garant de la diversité de l'usage des lieux, de leur animation, de leur attraction touristique ou commerciale, de leur dimension événementielle et de leur profil accueillant. Pour Ghorra Gobin, le piéton, circulant dans la ville, est la clé de la pérennité des espaces urbains[141]. Au-delà d'une mine de bienfaits pour la santé et l'économie, la marche est une nécessité pour *l'ethos* des espaces publics car elle favorise l'interaction entre les inconnus en rendant plus probable l'acceptation des différences. Cette forme primitive de déplacement est : *Incomparable qualitativement en tant que médiatrice des rapports entre l'homme et l'environnement, et irréprochable du point de vue énergétique*[142]. La marche connaît sa propre modernisation : sacs à dos, rollers, casques, iPods et applications de navigation pédestre accompagnent les pas du marcheur contemporain en révolutionnant cette pratique si naturelle[143]. La RATP parle du *socle de la mobilité* soulignant le rôle structurant de la marche dans le titanesque système de déplacements urbains. La marche n'est plus le *mal aimé*[144] d'une société qui s'incline pour la vitesse et le piéton n'est plus, comme Sandra Woods le dit, *un anonyme* de l'histoire[145]. Au contraire, la marche apparaît comme *une machine thermodynamique plus rentable que n'importe véhicule motorisé*[146].

Toutes ses nombreuses facettes offrent aux chercheurs un champ riche en interprétations et en pistes d'approche (Annexe 1). Au cours de la dernière décennie, plusieurs événements scientifiques ont été exclusivement consacrés au sujet de la marche. En France, certains laboratoires de recherche focalisent leurs travaux sur ses dimensions sensibles[147]. Des organismes de transports publics, comme la RATP, semblent de plus en plus enclins à examiner les éventuels apports de la marche au système des transports. Les comportements piétonniers sont ainsi analysés à une échelle très fine pour maximiser le fonctionnement et l'esthétique des gares, des stations souterraines et des carrefours. Le moment est venu pour que la marche cesse d'être uniquement *utile* et pour qu'elle devienne un mode *agréable, multitâche, durable, flexible et éthique*[148]. Tout cela sans perdre son profil rétro[149] qui est devenu le fer de lance d'un mouvement mondial revendiquant le ralentissement général de la vie quotidienne urbaine. Or, la marche ne déçoit pas ceux qui cherchent une mobilité continue et accrue. La fusion de ces deux dimensions, vintage et futuriste, en fait une pratique contribuant à l'écologisation des transports et elle n'est surtout pas seule dans ce combat, le tramway et la bicyclette sont des alliés fidèles pour la reconquête d'une mobilité plus *douce*. La marche, dépourvue de vitesse et de performance sur de grandes distances, promeut les déplacements partagés[150] en introduisant le concept *cleantech* et *soft* dans l'aménagement des espaces publics. De plus, elle devient la pierre angulaire d'importantes innovations de notre époque telles que l'Autolib' ou le Vélib'. En effet, sa souplesse lui permet d'être un moyen très performant qui se combine parfaitement avec de nouveaux concepts de déplacement de l'ère actuelle où les gens peuvent partager certains modes de transport tels que la voiture ou le vélo. Ce retour des moyens écologiques ne signifie en aucun cas un retour en arrière, au

[141] GHORRA-GOBIN, C., « Promouvoir la figure du piéton : conceptualiser les espaces publics », Dans M.A. Granié et J-M. Auberlet (dir.), *Le piéton : nouvelles connaissances, nouvelles pratiques et besoins de recherche*, 2e colloque francophone de la plate-forme intégratrice COPIE, Lyon, novembre 2009, Arcueil : INRETS, 2010
[142] OFFNER, J.-M., « Les déplacements piétonniers et leur évolution », Dans *Dix années d'espaces piétons. Bilan et perspectives d'avenir* Lyon, colloque international, 21 et 22 Mars, 1984, Paris : CECOD, 1984
[143] MIKE, M., « These boots are made for walking...: mundane technology, the body and human-environment relations », *Body Society*, vol. 6, no. 3-4, 2000, pp.107-126
[144] PAQUOT, Th., « Corps à corps avec la ville », *Urbanisme*, no. 325, 2002 et notamment p. 72
[145] WOODS, S., *The man in the street: a polemic on urbanism*, Harmondsworth, England : Penguin Books, 1975
[146] ILLICH, I., *Énergie et équité*, Paris : Seuil, 1973 et notamment p. 49
[147] Cf. le laboratoire de recherche CRESSON à l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble ainsi que le groupe transversal de travail *Mobilités urbaines pédestres* du Labex Futurs Urbains de l'Université Paris-Est
[148] ORFEUIL, J.-P., *Je suis l'automobile*, Paris : L'Aube, 1994
[149] FLONNEAU, M., GUIGUENO, V., « De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Mise en perspective d'un champ », Dans M. Flonneau et V. Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2009, pp. 11-21
[150] ORFEUIL, J.-P., *Mobilités urbaines, l'âge des possibles*, Paris : Les Carnets de l'Info, 2008 et notamment p. 29

contraire, le piéton est considéré plus que jamais comme un acteur à part entière des mobilités urbaines, tel que le souligne Isaac Joseph : *marcher c'est naviguer, c'est forcément naviguer, observer et agir en même temps*[151].

Les premières recherches sur la marche comme mode de transport, apparues dans les années 70, sont de l'ordre quantitatif et concernent des enquêtes de sécurité et d'aménagement des espaces pour l'efficacité des flux des transports[152]. Cette approche conservatrice des scientifiques qui voient le piéton comme un être faible, a radicalement changé au cours des dernières années. En effet, plusieurs villes d'Europe structurent leurs campagnes touristiques autour de la marche et des entreprises publicitaires promeuvent l'image du marcheur urbain comme un symbole de liberté, de réussite sociale et de vie active[153]. Les sociologues et les anthropologues ont découvert aussi dans le piéton une piste riche pour l'étude des caractères, des comportements et des modes de vie : *Non, pas une marche unique et générique, mais des marches plurielles et spécifiques*[154]. Pour les ethnologues la marche est un univers de gestes, d'habitudes, de regards[155] ; pour les aménageurs, elle est une source de postures dans l'espace public, de pratiques urbaines, de sensations, d'itinéraires.

La marche est enfin le conciliateur des échelles géographiques car elle implique une continuité et une cohérence entre les enjeux locaux et régionaux. Du choix du dallage d'une petite place au tracement d'un itinéraire vert parcourant le centre-ville, la marche requiert une pensée transversale entre les projets urbains et inspire pour cette raison des aménagements plus sensibles en ce qui concerne le paysage urbain[156]. Contrairement aux autres modes de déplacement, elle n'est pas liée à vie à un lieu ; elle peut s'épanouir et se détériorer avec la même facilité où que ce soit en créant toujours des flux pédestres modifiables au fil de la journée et pendant l'année[157]. Il est difficile d'imaginer des *ennemis* de la marche urbaine comme il est difficile d'imaginer une ville sans marcheurs. Les autorités publiques se sont de tout temps préoccupées de ces derniers en cherchant à garantir leur sécurité ou la performance de leurs trajets au sein des infrastructures urbaines[158]. Les pouvoirs locaux et nationaux intègrent la promotion de la marche dans leurs politiques en espérant changer des habitudes forgées pendant des années et faire de la mobilité douce le socle des déplacements urbains[159].

Cette enfant *gâtée* des sciences humaines nous est plutôt sympathique car elle nous fait penser aux quais ludiques, à une rencontre inespérée sur le trottoir, une promenade matinale, un quartier artistique ou un été festif en ville. Les atouts de la marche en font une excellente carte de négociation pour tous les acteurs de la ville. Malgré l'admiration et les espoirs placés sur la marche urbaine, elle reste une dame mystérieuse. Dans un extrait de Strabon, nous lisons : *When the vettonias arrive at Roman camp and saw some of the generals enjoying a*

---

[151] JOSEPH, I. « *Décrire l'espace des interactions »,* Dans J. Levy et M. Lussault (dir.), *Logiques de l'espace, esprit des lieux*, Paris : Belin, 2000, pp. 49-55

[152] OFFNER, J.-M., *Les déplacements piétonniers : analyse bibliographique*, *op.cit.*

[153] Cf. l'exemple de marque de chaussures Rockport empruntant le slogan « Our philosophy is simple : *walkability »,* (http://www.rockport.ca/about-rockport/about-us,default,pg.html)

[154] THIBAUD, J.-P., « Des modes d'existence de la marche urbaine », *op.cit.,* et notamment p. 30

[155] WOLF, M., « Notes on the behavior of pedestrian », In A. Birenbaum and E. Saejarin (eds.), *People in places. The sociology of the familiar*, New York : Praeger, 1973, pp. 35-48

[156] Cf. l'exemple de la nouvelle voie piétonne *Exhibition Road* à Londres. Cf. DEAN, W., « Walk on the wild side: Pedestrians could soon be given equal footing with cars », *The Independent*, 8 December 2011

[157] Voir l'exemple de *Broadway street* à New York. L'ampleur du projet n'a cependant pas garanti une procédure universellement acceptée par la population et il a suscité des critiques concernant le manque de concertation publique. Cf. aussi deux articles : GRYNBAUM, M. M., « New York traffic experiment gets permanent run », *The New York Times*, 11 February 2010 et GRYNBAUM, M. M., « Plan for 34th St. puts buses and feet », *The New York Times*, 22 April 2010

[158] METHORSY, R., MONTERDE I BORT, H., RISSER et al. (eds.), *Pedestrians' quality needs*: *final report of the COST project 358*, Cheltenham : Walk21, 2010 Cf. aussi FONTAINE, H., *Les accidents de piétons : analyse typologique*, Arcueil : INRETS, 1995. Cf. aussi BROCHE, M., *La ville à pied : pour un aménagement urbain mieux adapté au piéton*, *op.cit.*

[159] Voir plus particulièrement l'ouvrage CRAWFORD, J.H., *Carfree cities*, Ultrecht : International Books, 2002. Cf. aussi *Designing living streets: a guide to creating lively, walkable neighbourhoods*, London : Living Streets, 2004

stroll by walking back and forth on the roads, they assumed that they were crazy and tried to lead them down [...] since they thought that one should either stay seated and at rest or engage in battle[160]. La diversité des formes de marcher et les significations que les femmes et les hommes donnent à la marche, en font un sujet assez complexe à saisir qui dépend de la culture, du contexte social[161] et de l'encadrement que chaque discipline choisira. Toutefois, elle ne peut être examinée de manière fragmentaire, elle constitue un sujet pluridimensionnel requérant un regard à la fois global et détaillé, capable de capturer la polysémie de la pratique. En acceptant l'hypothèse que *la marche constitue l'instrument de composition de la ville*[162], notre recherche choisira d'approcher la marche dans une ville spécifique : Athènes.

La pertinence d'Athènes comme terrain de recherche

Une ville paradoxale pour la marche

Si le centre historique d'Athènes est assez familial à un public non grec en raison de ses attractions touristiques, ce n'est pas le cas de sa métropole qui a connu d'importantes transformations au cours des dix dernières années[163]. Athènes, attire l'intérêt des historiens et des archéologues grâce à son nom mythique qui fait référence à son passé byzantin et antique. Pourtant, la ville actuelle n'a été bâtie qu'au XIX^{e} siècle[164] sur les ciments de 3 000 ans d'histoire qui font d'Athènes une ville *historique* par excellence. Elle ne fait pas partie du groupe des économies pionnières des villes européennes[165], mais nous lui accorderons cette caractéristique du fait des grandes ressemblances de son noyau urbain avec celui d'autres villes d'Europe[166]. Athènes est en plus une ville méditerranéenne, jouant un rôle important dans les réseaux économiques des Balkans[167] et ayant une concentration démographique considérable[168]. Elle oscille entre un centre continental et un centre littoral, entre l'Occident et l'Orient[169], imprégnant ainsi tant son histoire politique que son paysage urbain au cours du XX^{e} siècle.

---

[160] O'SULLIVAN, T. M., *Walking in roman culture*, Cambridge : Cambridge University Press, 2011 et notamment p. 3

[161] WOLF, M., « Notes on the behavior of pedestrian », *op.cit.*

[162] THOMAS, R., « La marche en ville : une histoire de sens », *L'espace géographique*, vol. 36, no.1, 2007, pp. 15-26

[163] Voir surtout les travaux des Guy Burgel, Georges Prevelakis, Bernard Kayser et Thomas Maloutas

[164] La première capitale de l'État grec moderne fut Nauplie, une ville importante du Péloponnèse et noyau stratégique pendant la guerre d'indépendance contre les Ottomans. Athènes fut choisie comme site idéal pour la création de la nouvelle capitale de l'État grec. La ville n'était influencée ni politiquement ni émotionnellement par les conséquences de la Révolution de 1821 et elle était éloignée des centres de conflits entre les seigneurs locaux dans le Péloponnèse. L'admiration pour le patrimoine antique d'Athènes a particulièrement contribué à la décision prise à l'unanimité par le régime bavarois et les Grandes Puissances pour la choisir comme capitale du nouvel État. L'on a préféré la neutralité du site athénien par rapport aux nombreux avantages tant géographiques qu'économiques d'autres villes. Cf. ΣΤΑΣΙΝΟΠΟΥΛΟΣ, E. K., *Η ιστορία των Αθηνών : από την αρχαιότητα ως την εποχή μας*, Αθήνα : Κουλουφάκος, 1973 ainsi que SVORONOS, N. G., *Histoire de la Grèce contemporaine*, Paris : Presses Universitaires de France, 1953

[165] SASSEN, S., *La ville globale : New York, Londres, Tokyo,* Paris : Descartes & Cie, 1991

[166] La ville européenne peut se distinguer aussi à travers des particularités quant au paysage urbain. Il existe en effet une certaine similarité en matière de construction du tissu urbain parmi les villes européennes que nous ne rencontrons pas dans les villes si anciennes d'Asie : *en dépit d'une variété des tissus urbains, des inégalités et des maillages administratifs […] les villes d'Europe se caractérisent par une très grande lisibilité du paysage urbain, par un tissu dense et par un développement concentrique.* Cf. CATTAN, N., PUMAIN, D. ROZENBLAT, C., et al., *Le Système des villes européennes*, *op.cit.,* et notamment p. 8

[167] CHALINE, C., « L'urbanisation et la gestion des villes dans les pays méditerranéens. Évaluation et perspectives d'un développement urbain durable », Dans *Gestion des villes et développement durable*, Réunion méditerranéenne, Barcelone, 3-5 septembre 2001. Cf. aussi LEONTIDOU, L., *The Mediterranean city in transition: social change and urban development*, Cambridge : Cambridge University Press, 1990. Cf. aussi ROZENBLAT, C., *Les villes portuaires en Europe : analyse comparative*, rapport final, Montpellier : Maison de la géographie, 2004

[168] Selon des données d'ESPON (European Spatial Planning Observation Network), Athènes occupe la onzième position parmi les régions métropolitaines en Europe en termes de population après Instanbul, Moscou, Londres et Paris

[169] Du point de vue strictement géographique, Athènes se situe au point nodal de l'est de la Méditerrané et la Grèce constitue la principale porte d'entrée de l'Est à Union européenne. Or, malgré cette situation géographique considérée comme *privilégiée*, sa place dans les économies internationales n'est pas importante. Cette contradiction a été déjà remarquée en 1975 au sein de travaux de Guy Burgel. Cf. BURGEL, G. *Athènes : étude de la croissance d'une capitale méditerranéenne*, thèse de doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1974

Après 1950, Athènes monopolise l'attention des géographes qui s'intéressent à la Grèce[170] pas seulement parce qu'elle en est la capitale, mais surtout du fait qu'elle représente à juste titre tout le pays en concentrant presque un tiers de la population nationale[171]. Guy Burgel note à cet égard : *Athènes est une grande capitale pour un petit pays*[172]. En comparant les taux de croissance entre plusieurs capitales méditerranéennes et leurs pays respectifs, Burgel dévoile que la Grèce présente une dissymétrie choquante. L'*hydrocéphalie*[173] d'Athènes caractérise aussi la répartition des investissements nationaux en matière de travaux publics, ce qui conduit Guy Burgel à noter *qu'Athènes est à la fois le chantier et la vitrine du développement grec*[174]. La capitale demeure aujourd'hui le protagoniste incontestable du pays au niveau des investissements en infrastructures de transports[175], elle concentre 31 % de la population, 95 % des économies d'exportation nationale et constitue la principale porte d'entrée au pays.

Athènes fut historiquement une ville de passage et d'accueil de populations très diverses qui s'y sont installées sans couper leurs attaches avec les lieux de leur origine. Elle représente le lien de la nation avec son héritage classique[176] et ce poids symbolique pousse souvent le pouvoir central à imposer des plans très ambitieux et urgents à la capitale sans chercher les besoins de la ville. Soumise à des flux de migration interne et à des intérêts politiques contradictoires, Athènes présente des lacunes importantes en matière de prestations sociales[177].

Son urbanisation ne s'est pas fondée sur le développement progressif des forces locales ou régionales[178]. La ville du XIX^{e} siècle fut construite grâce à des capitaux bourgeois cosmopolites. Guy Burgel trace trois cycles d'urbanisation de la capitale : le premier se caractérise par un internationalisme d'idées partagées au sein d'un groupe culturel restreint de la société athénienne ; au cours de cette période, les principaux objectifs d'aménagement portaient sur l'embellissement de la ville. Le deuxième concerne la consolidation de l'économie industrielle et la mise en place de grands réseaux d'infrastructure. Le troisième, commence dans les années 80 dans le cadre d'une désindustrialisation, et s'est caractérisé par l'étalement urbain et le bouleversement des répartitions sociales dans le centre-ville[179]. Pendant cette période, le bassin de la métropole est totalement urbanisé et de nouvelles centralités économiques apparaissent le long des grands axes viaires qui relient le noyau historique aux quartiers résidentiels dans le nord et dans le sud. L'usage de l'automobile devient la règle pour de nombreuses familles des banlieues qui commencent à présenter des modes de vie similaires au modèle américain : faire les courses quotidiennes en voiture et s'amuser dans les multiplexes et ses éléments associés. Au

[170] Cf. particulièrement les travaux de Guy Burgel, Georges Prevelakis et Athanasios Aravantinos
[171] Selon le dernier recensement de 2001 la population de la Grèce s'élève à 10 964 020 habitants et celle d'Athènes à 3 361 806. Cf. le site officiel de l'autorité statistique hellénique ΕΛ.ΣΤΑΤ., (http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE)
[172] Guy Burgel a dévoilé une dissymétrie flagrante entre Athènes et le reste du pays en ce qui concerne l'urbanisation et les investissements en matière de travaux publics. Cf. BURGEL, G., *Athènes : étude de la croissance d'une capitale méditerranéenne*, *op.cit.,* et notamment p.20
[173] ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., *Αθήνα 1830-2000 : Εξέλιξη-πολεοδομία-μεταφορές,* Αθήνα : Συμμετρία, 2000
[174] BURGEL, G., *Athènes : étude de la croissance d'une capitale méditerranéenne*, *op.cit.,* et notamment p.2
[175] Une série de ces travaux ont étés programmés et co-financés par l'Union européenne comme condition afin d'entreprendre l'organisation des Jeux Olympiques en 2004. Cf. HENRY, A., *Projet urbain et jeux Olympiques : le cas d'Athènes 2004*, thèse de doctorat, Université de Franche-Comté, 2005
[176] ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., « Αθήνα και δημόσια συγκοινωνία : παρελθόν, παρόν και μέλλον », In Γ. Νάθενας, Α. Κουρμπέλης, Θ. Βλαστός (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό : 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων*, τομ. 1, Αθήνα : Μέλισσα, 2006, pp. 17-93
[177] En 1981 seulement un tiers de la population a accès au système des égouts. Cf. ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ, *Το πρόβλημα Αθήνα,* Αθήνα : TEE, 1979
[178] BURGEL, G., « Athènes, capitale olympique », *Historiens et Géographes*, no. 388, 2004, pp. 343-362
[179] Il faut ici noter que la forte tendance à une concentration de la population – observée dans la métropole pendant les années 50 et 70 – commence à s'inverser après 1980. Cf. ΚΟΥΤΣΟΠΟΥΛΟΣ, Κ., « Η δημογραφική οπτική στον Πολεοδομικό Σχεδιασμό : η περίπτωση του Π.Σ. Πρωτεύουσας », In Β. Κοτζαμάνης και Παππάς Β., (eds.), *Οι χωρικές διαστάσεις των δημογραφικών φαινομένων*, Βόλος : Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 2001. Cf. aussi ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « Πολεοδομικόν κέντρον βάρους μιας μεγαλουπόλεως ως δείκτης των εσωτερικών ιστορικών της τάσεων », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 3, 1969, pp. 157-166. Cf. aussi Annexe 3 pour un tableau chronologique synoptique de l'histoire grecque.

cours de ce troisième cycle, qui s'étend jusqu'à nos jours, l'intérêt du pouvoir central penche pour le renouvellement de *l'image* de la ville et la promotion de son héritage antique[180].

Jusqu'en 1860, Athènes était située dans une petite zone au nord de la colline de l'Acropole. Au cours du XX^{e} siècle, la ville se déploie progressivement dans une cuvette naturellement entourée par quatre montagnes : Hymette (*Υμμητός*) à l'est, Parnès (*Πάρνηθα*) au nord-ouest, Penteli (*Πεντέλη*) au nord-est et *Aigaleo* (*Αιγάλεω*) à l'ouest (Carte 1). À partir des années 90, la capitale dépasse les *enceintes* montagneuses qui l'entourent et s'étend sur la péninsule de l'Attiki (*Αττική*)[181] en formant trois plaines avec des paysages distincts : celle du Bassin [*Lekanopedio*] (*Λεκανοπέδιο*), de *Mesogeia* (*Μεσόγεια*) et la plaine de Thriasio (*Θριάσιο πεδίον*) (Carte 2). La première[182] rassemble la plus grande partie des secteurs habités, le centre historique et le port du Pirée sur une surface de 383 kilomètres carrés. La plaine de *Thriasio* comprend les principales zones industrielles et le port de fret. La plaine de Mesogeia, traditionnellement fondée sur l'agriculture et la viticulture autour des petites communautés de *Spata*, *Paiania* et *Koropi*, connaît depuis l'inauguration du nouvel aéroport, *Eleftherios Venizelos*, une croissance galopante. De grandes surfaces commerciales et des parcs de logistique commencent à s'imposer à partir de l'an 2000 sur le paysage de la côte-est de la péninsule de l'Attique.

[180] BURGEL, G., « Athènes de la balkanisation à la mondialisation », *Méditerranée*, vol. 103, no. 103, 2004, pp. 59-63
[181] CATTAN, N., PUMAIN, D., ROZENBLAT, C., *Le système des villes européennes*, *op.cit.*
[182] Pour plus de détails cf. AGRIANTONIS, N., *Athènes : les mécanismes de développement urbain*, thèse de doctorat, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1974 Cf. aussi ΓΕΡΑΡΔΗ, Κ., *Στρατηγικό πλαίσιο χωρικής ανάπτυξης για την Αθήνα-Αττική*, Ερευνητικό Πρόγραμμα ΕΜΠ, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, 2004, Cf. aussi ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α., *Πολεοδομικός Σχεδιασμός – Για μια βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού χώρου*, Αθήνα : Συμμετρία, 2007

Carte 1 : Le bassin d'Athènes (en gris foncé) entouré de quatres montagnes sur la péninsule d'Attique [*Attiki*]. En vert, les deux autoroutes traversant la capitale : *Attiki Odos* de l'ouest à l'est et l'autoroute Nationale du nord au sud (Source : fond de carte retiré au department SIG de l'Organismos Athinas, retouché par l'auteur)

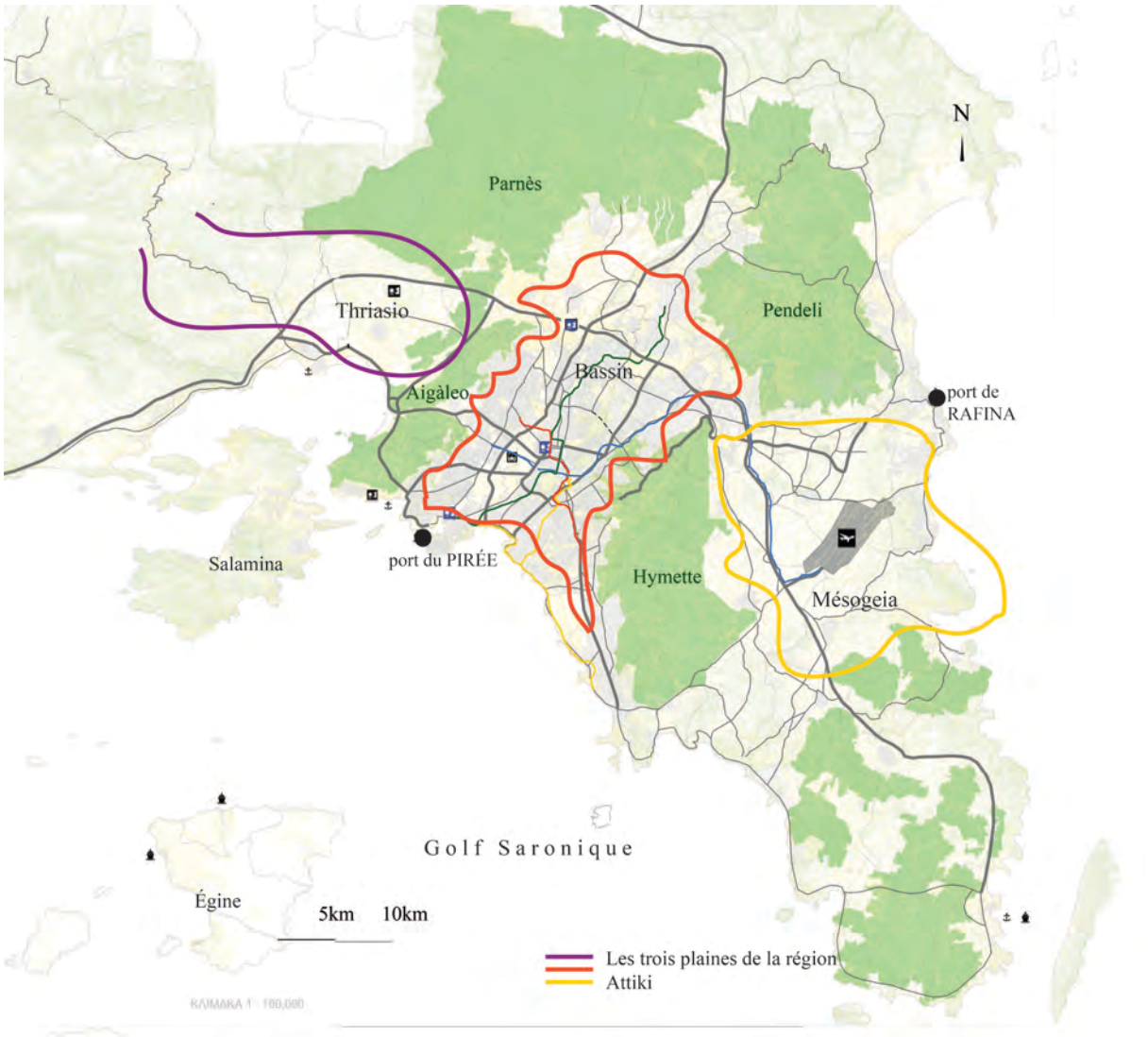
L'agglomération[183] d'Athènes est caractérisée par un système de centralités autonomes et hétérogènes avec un centre encore hégémonique[184] en termes d'économie. La ville profite d'une cohésion sociale sans avoir de claires ghettoïsations d'habitat ni une différenciation absolue entre le niveau socio-économique des quartiers centraux et ceux de la périphérie. L'inauguration d'importantes infrastructures routières au cours des dernières vingt années a canalisé la périurbanisation vers les villes satellites de Thèbes, Chalkide et Corinthe dans le sud-est. De nouvelles zones d'habitation apparaissent le long des autoroutes nationales accentuant la forme tentaculaire d'urbanisation au sein du *groupe urbain d'Attiki*. Deux autoroutes, la *Nationale A1* et *le nouveau périphérique d'Attiki Odos A6*, traversent la métropole et la relient à deux villes importantes : *Patras* à l'est et *Thesaloniki* au nord. La construction de l'*Attiki Odos* a accéléré l'urbanisation de la côte littorale de *Mesogeia*[185] et la rénovation d'un deuxième port à *Rafina* rapprochant la capitale des îles de la mer Égée. Les montagnes Hymette et

[183] Une première définition du terme a été faite en 1978 par les Nations Unies : *Est un groupement de la population qui sans tenir compte des limites administratives, frome une zone bâtie dont aucune construction n'est distincte de plus de 200 mètres de la construction la plus proche*. Selon la réforme administrative avec pour titre « programme Kallikratis » en 2011, la Région d'Attiki se divise en huit entités régionales (περιφερειακές ενότητες) et quatre préfectures (νομαρχίες). Ce que nous appelons *groupe urbain d'Athènes* comporte toutes les communes qui se trouvent à l'intérieur du bassin central

[184] Pour plus de détails cf. ΓΕΡΑΡΔΗ, K., *Στρατηγικό πλαίσιο χωρικής ανάπτυξης για την Αθήνα-Αττική*, *op.cit.*

[185] Les communes de Porto Rafti, Rafina, Loutsa, Nea Makri et Marathonas, tentent de se réunir en créant un littoral urbanisé continu. Cf. COUCH, Ch., LEONTIDOU, L., PETSCHEL-HELD, G., *Urban sprawl in Europe: landscapes, land-use change & policy*, Oxford : Blackwell, 2007 et notamment p. 93

Aigaleo tendent à se transformer en d'énormes parcs urbains, en même temps que les îles d'Égine ou de *Salamina* deviennent des banlieues insulaires de la capitale[186].



Carte 2: Le bassin central d'Athènes, ainsi que les deux autres plaines (Thriasio et Mésogeia) constituent la péninsule d'Attique. (Source : fond de carte retiré au département SIG de l'Organismos Athinas et retouché par l'auteur)

Les nouvelles extensions du réseau des transports en commun, effectuées après 1995, contribuent à la reconfiguration des déplacements quotidiens vers et à partir du centre-ville[187]. Le train périurbain [*proastiakos*] intègre à la capitale des conurbations de l'est et de l'ouest. L'étalement de l'habitat attire les activités traditionnellement liées au centre-ville vers la périphérie qui se caractérise dorénavant par un paysage hybride sans caractère distinct et par une planification *anarchique* autour des grands centres commerciaux et des zones résidentielles présentant une l'architecture homogène. L'inauguration du métro en 2000 a facilité significativement les flux vers et à partir du centre traditionnel et a contribué à l'exacerbation de son caractère comme destination de loisirs. Les Jeux olympiques de 2004 ont manqué l'occasion de modifier le paysage de la capitale. En effet, au lendemain de la grande fête sportive, la ville se retrouve avec de gigantesques installations[188] dispersées sur son territoire dont l'usage ultérieur et leur connexion au tissu urbain ne sont guère assurés.

[186] ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Τ., « Αθήνα και δημόσια συγκοινωνία : παρελθόν, παρόν και μέλλον », *op.cit.*
[187] DEFFNER, A., MALOUTAS, Th. « Urbanisation et patrimoine culturel : Athènes face aux jeux Olympiques de 2004 », *Géocarrefour*, vol. 77, no. 4, 2002, pp. 353-358
[188] ΜΑΡΜΑΡΑΣ, Ε.Β., « Αναζητώντας το στρατηγικό στόχο της μετά-Ολυμπιακής Αθήνας », *Αρχιτέκτονες*, τευχ. 39, 2003, pp. 55-59

La structure administrative plutôt fragmentée d'Athènes est encore un obstacle empêchant la rationalisation de la planification urbaine. L'aire métropolitaine de la capitale [*Mitropolitiki Periochi Proteyousis*] représente une surface de 3 375 kilomètres carrés[189]. Selon la loi 1515/85, la région d'Attiki, qui est la plus importante du pays quant à la population, l'activité économique et la densité d'habitat, se divise en cinq sous-unités administratives : le bassin de la capitale avec l'île de *Salamina* ; l'unité d'*Attiki* de l'Ouest avec pour centre la ville de *Megara* ; l'*Attiki* du Nord dont la ville de *Kapandriti* est le centre ; *l'Attiki* de l'Est dont le centre est le Lavrio ; l'Attiki insulaire avec la ville d'Égine pour centre. L'unité du bassin couvre les limites administratives de 59 municipalités et communautés s'étalant sur une surface de 323,1 kilomètres carrés[190] Athènes[191] comprend 88 communes [*Démous*] et 69 communautés [*koinótites*] et quatre préfectures [*Nomarchiakés aytodioikíseis*]. La préfecture et les municipalités, qui ont le même niveau hiérarchique de compétences, ont des dirigeants et des conseils élus qui agissent sous le contrôle et la coordination de la Région d'Athènes. Toutefois, les pouvoirs locaux ne se caractérisent pas par une volonté de coopérer, ce qui s'aggrave en raison du manque d'encadrement au niveau métropolitain[192]. La capitale rassemble tous les désavantages spatiaux qui caractérisent les villes de la périphérie européenne : un espace non planifié, une insuffisance d'infrastructures et une dégradation du bâti[193]. Le renversement de cette situation semble être une tâche herculéenne vu que les nombreuses tentatives de révision du Schéma Directeur de la capitale, datant de 1985, n'ont pas été fructueuses.

Une concentration considérable d'enjeux d'aménagement du centre historique d'Athènes

D'après la réforme administrative par la loi *Kallikratis*, la municipalité d'Athènes – territoire de 38,9 Km^2 avec 789 166 habitants – appartient à la section centrale d'Athènes (*Κεντρικός Τομέας Αθηνών*) qui, à son tour, fait partie du bassin d'Attiki avec un territoire de 412 km^2 et 3 361 806 habitants. Sept arrondissements forment la municipalité athénienne, chacun ayant le droit de faire des propositions sur l'aménagement et l'organisation des transports au sein de ses limites administratives. Chaque arrondissement se divise en deux niveaux d'organisation spatiale qui ont pour but un meilleur ciblage des interventions publiques : les *quartiers* [synoikies] et les *voisinages* [*geitonies*][194]. Les limites administratives de la municipalité d'Athènes représentent en grande partie ce que nous appelons aujourd'hui le *centre d'Athènes*.

L'évolution urbaine du centre peut être divisée en quatre périodes historiques distinctes grâce à des événements phares qui ont permis de déterminer le passage d'une période à l'autre. Premièrement, l'immigration à Athènes, suite à la catastrophe de Smyrne en 1922, de plusieurs centaines de milliers de Grecs vivant en Asie Mineure. Le besoin de loger cette nouvelle population fut une tâche très lourde pour la ville ; la population ayant doublé

[189] En comptant les limites administratives imposées par le Secrétariat régional d'Attiki et sans inclure les îles du golfe Saronique. Cf. ΑΒΔΕΛΙΔΗ, Κ., 2000 « Οι διαδοχικές επεκτάσεις του ιστού της Αθήνας », In Θ. Μαλούτας (eds.), *Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας,* τ.1*,* Αθήνα, Βόλος : ΕΚΚΕ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, pp. 30-31

[190] Selon des chiffres de l'année 1995 publiés par l'autorité statistique hellénique ΕΛΣΤΑΤ. Pour plus d'informations cf. le site officiel http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE

[191] Pour plus d'informations sur l'étalement urbain d'Athènes cf. AVDELIDI K., « L'expansion spatiale d'Athènes », Dans M. Sivignon (dir.), *Atlas de la Grèce*, Paris : La Documentation Française, 2003, pp. 128-129

[192] BERIATOS, E., GOSPONDINI, A., « Glocalising urban landscapes: Athens and the 2004 Olympics », *Cities*, vol. 21, no. 3, 2004, pp. 187-202

[193] COCCOSSIS, H., DEFFNER, A., ECONOMOU, D., « Urban/regional cooperation in Greece: Athens, a capital city under the shadow of the state », In *43rd European Congress of the Regional Science Association*, Jyvaskyla, Finland, 27-30 August 2003

[194] La planification spatiale et urbaine du dème d'Athènes est sujette aux directions et aux mesures introduites dans le Schéma Directeur Stratégique d'Athènes approuvé en 1985 par la loi 1515/85 (Φ.Ε.Κ 18Α/1985 et ses modifications : loi 1955/1991, loi 212052/92, loi 2730/1999, loi 3481/2006). La division administrative de la municipalité d'Athènes en arrondissements est décrite dans le Plan d'ensemble d'urbanisme d'Athènes (Φ.Ε.Κ 80Δ/04-02-1988, avec ses modifications publiées dans le Journal officiel : Φ.Ε.Κ 434Δ /11-07-1991 (zone d'Elaionas), Φ.Ε.Κ 538Δ/27-05-1996 (Musée de l'Acropole), Φ.Ε.Κ 730Δ/16-08-2004 (Goudi) Φ.Ε.Κ 1063Δ/16-11-2004 (rue Piréos)

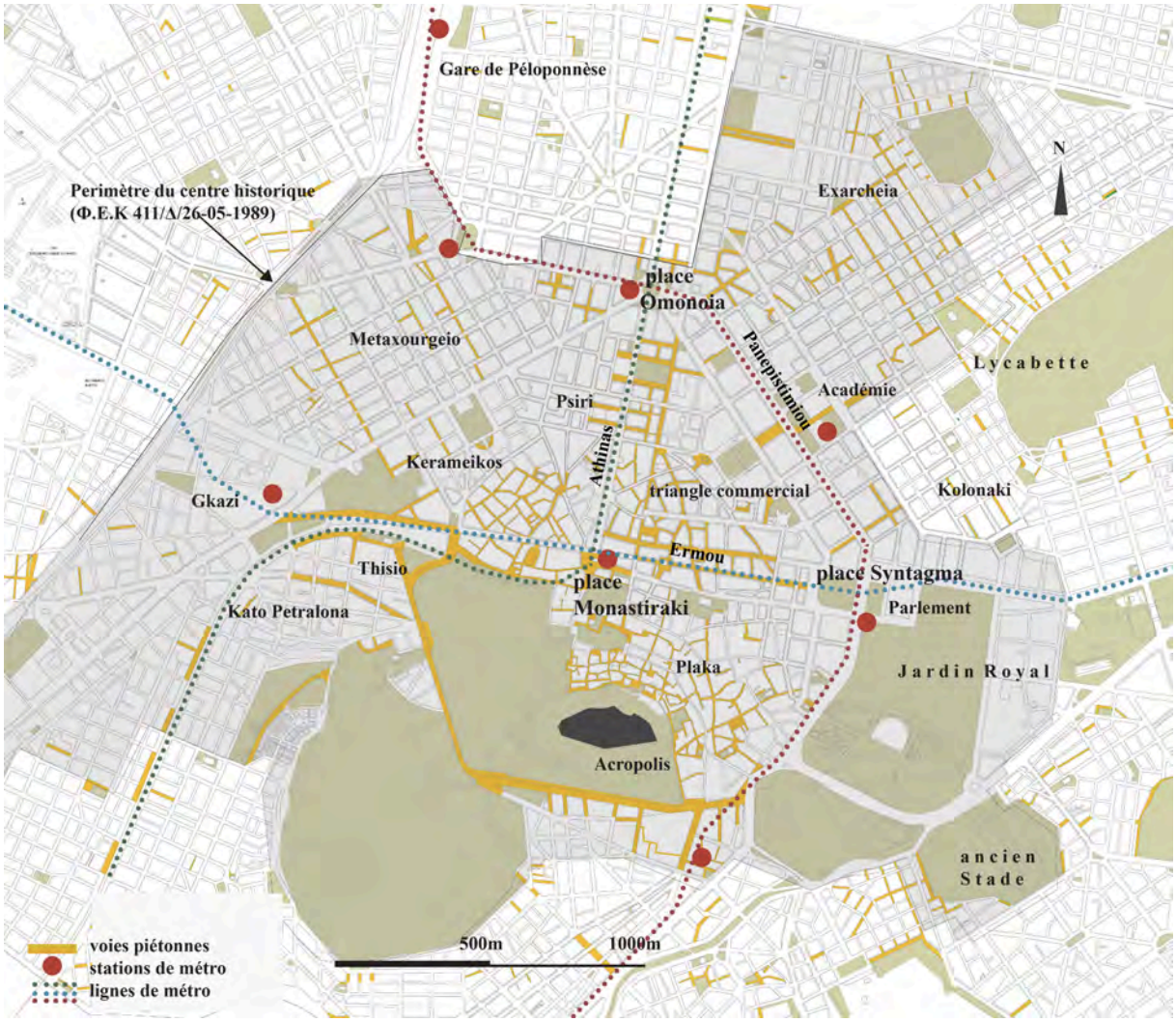
puisqu'elle est passée de 453 000 habitants en 1921 à 802 000 en 1927. Deuxièmement, la croissance économique et urbaine explosive et non réglementée des années 1950, 1960 et 1970, en raison d'une immigration rurale intense. Contrairement aux grandes villes américaines et anglaises, le centre athénien fut toujours habité par des couches moyennes et supérieures. Mais, cette tendance s'inverse au milieu des années 70 à cause d'une densification incontrôlée de l'habitat, de la pollution atmosphérique et des congestions quotidiennes dans la voirie dans le centre. Ainsi, les classes les plus aisées s'installent dans les banlieues résidentielles du nord et du sud. La quatrième période débute dans les années 90 et se caractérise par la modification radicale de la stratification sociale du centre issue d'une nouvelle vague migratoire venue des pays d'Afrique et d'Asie. L'absence d'une politique d'habitat social et d'une stratégie d'insertion des immigrants ont transformé certains îlots du centre – autour de la place *Omonoia* et de la rue *Pireos* – en un *dépôt d'âmes* déconnecté du paysage et des fonctions du reste de la ville[195].

Suite aux Jeux olympiques de 2004, le centre d'Athènes devait attirer de nouveau l'intérêt du pouvoir central. Les investissements en hébergements touristiques et la commercialisation du patrimoine ont révélé la volonté de l'État d'investir par rapport à l'image historique du centre. Or, ce dernier reste jusqu'à très récemment en marge des débats européens relatifs à l'aménagement des espaces publics et à la promotion de moyens doux de déplacement[196]. Le manque de concertation et d'ouverture du dialogue en dehors des frontières nationales ont empêché l'exportation des actions menées au cours des dernières trente années qui ciblent l'espace public et la pratique de la marche à pied. Toutefois, ces actions font du centre d'Athènes un terrain de recherche intéressant qui mérite un approfondissement. Les espaces publics centraux se caractérisent par une continuité historique remarquable ; dans les mêmes rues que les philosophes avaient foulées autrefois, les Athéniens marchent encore aujourd'hui. Les constructions modernes et l'extension de l'asphalte ont changé la topographie ancienne qui reste cependant assez repérable sous la forme de petites clairières amalgamées dans le tissu autour du noyau historique. La proximité dans l'espace de paysages différents et de classes sociales différentes est, comme nous allons le voir, une caractéristique endogène du centre athénien qui représente à la fois *la réalité la plus instable et la plus stable de la ville*[197].

La définition du *centre urbain* proposée par Manuel Castells décrit en grande partie la réalité du centre athénien jusque dans les années 80 : un espace avec des limites repérables condensant des activités administratives, économiques et culturelles[198]. Ce que nous appelons *centre historique* fait partie de cette zone centrale et est délimité, depuis 1979, par un périmètre administratif (Carte 3). Il s'agit d'une surface entourée par la colline du *Lycabette* dans le Nord-Est et par celles de l'Acropole et de *Philopappos* dans le Sud, qui comportent la majorité des espaces archéologiques, des ministères, des banques, des pôles d'attraction touristique et culturelle. Le périmètre du centre historique représente dans sa plus grande partie l'étendue du premier Plan de la Ville voté en 1834. Ce centre historique – dont l'urbanisation se développe progressivement au nord de la colline de l'Acropole – conserve la géométrie très puissante du premier Plan de la Ville : un triangle formé par trois places majeures et trois axes d'importance fonctionnelle et symbolique. Toutefois, cette identité morphologique uniforme contient des

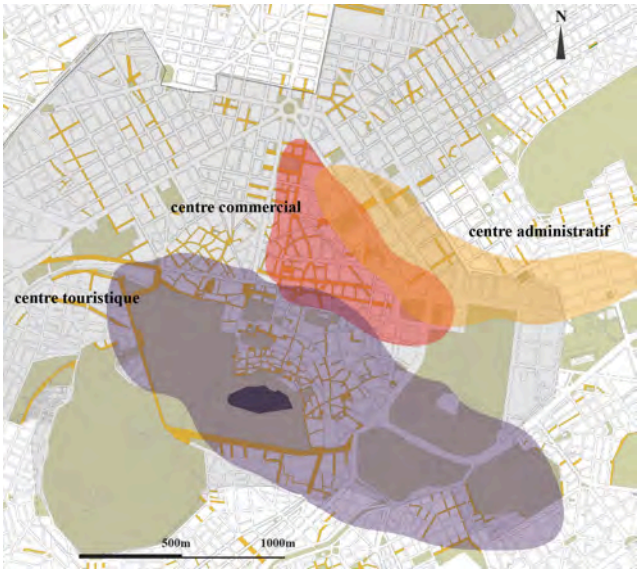
[195] MALOUTAS, Th., « Segregation, social polarization and immigration in Athens during the 1990s: theoretical expectations and contextual difference », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 31, no. 4, 2007, pp. 733-758
[196] Il existe en effet peu d'études en Grèce examinant la relation entre rénovation des espaces publics et promotion des modes doux et celles-ci datent surtout d'après 2000. Cf. à titre indicatif VLASTOS, Th., THORSON, O., « Walking as a pillar in the sustainable mobility planning », In *11th International Conference Walk21*, Hague, The Netherlands, 17-19 novembre 2010
[197] ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ, Μ., ΣΚΟΥΦΟΓΛΟΥ, Μ., ΠΑΛΙΟΥ, Χ., « Το ιστορικό κέντρο της Αθήνας », *Greekscapes*, (http://www.greekscapes.gr/index.php/2010-01-21-16-47-29/landscapescat/34-attica/110-athens-centre.html.)
[198] CASTELLS, M., *La question urbaine*, Paris : F. Maspero, 1972 et notamment p. 280-294

espaces bien distincts entre eux. Le centre historique actuel est formé par des centralités ayant des fonctions différentes : le centre touristique, administratif, de pouvoir, de vie nocturne et commerciale (Carte 4). Cette sub-division ne concerne pas autant les limites physiques que les réalités vécues par différents groupes sociaux[199], et s'inscrit ainsi parfaitement dans la pensée grecque classique, selon laquelle la centralité n'est pas un concept quantitatif mais qualitatif[200] dans son application spatiale. Le centre historique d'aujourd'hui, même avec des zones hétérogènes, conserve la différentiation – formée au cours de l'histoire – entre des zones aisées du pouvoir à l'est et des zones populaires à l'ouest. Il ressemble enfin à une ville fortifiée comme le décrit l'écrivain Vassilis Vasilikos[201] dans les années 80 ; il s'agit d'un centre de pouvoir clairement défini dans l'espace et au niveau des pratiques quotidiennes : *Les premiers murs ne sont fermés à personne, des gens entrent et sortent par les portes toute la journée, mais sous cette apparence superficielle les murailles sont complètement fermées.*



Carte 3 : Le perimètre administratif désignant le centre historique d'Athènes, les principales lignes et stations de transports en commun, les principales piétonnisations en rapport avec les différents quartiers du centre historique (Source : carte réalisée par l'auteur sur un fond de carte numérique retiré aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes)

[199] ΦΩΤΙΑΔΗΣ, Μ. Γ., « Ιδεογραφική εικόνα των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ.1, 1966, pp. 122-131
[200] LAGOPOULOS, A., *A history of the greek city*, Oxford : Archaeopress, 2009 et notamment pp. 191-200
[201] ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ, Β., *Εκτός των τειχών*, Αθήνα : Δωρικός, 1981



Carte 4 : Les différents centres des fonctions au sein du centre historique (Source : carte réalisée par l'auteur sur un fond de carte numérique retiré aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes)

Pourquoi étudier la marche dans les espaces publics du centre historique athénien ?

Parler de la marche dans un centre dont le nom fut lié aux bouchons, au *néfos* dévastateur des années 80, au stationnement illégal et à la faiblesse économique de l'administration locale, semble un choix étrange. La marche est une pratique très négligée dans les statistiques officielles des déplacements dans la capitale[202] et très peu de recherches l'analysent en la situant dans le contexte du centre historique. Par ailleurs, ce dernier présente des caractéristiques qui attirent la marche : une surface assez restreinte et facilement arpentée à pied[203], une architecture hétérogène et une grande variété de commerces situés aux rez-de-chaussée des bâtiments. Or, la faible propagation de la marche est due aux politiques qui privilégiaient historiquement la voiture ainsi qu'à l'importante dégradation de l'espace public entre les années 1920 et 1970.

Au début du XX^{e} siècle, nombreuses sont les études qui préconisaient l'aménagement de boulevards de promenade et l'augmentation de la surface des espaces publics[204]. Toutefois, le pouvoir central s'est vite aligné aux tendances internationales en s'intéressant plus particulièrement à l'extension des axes routiers. La transformation de places historiques en giratoires et le percement de nouveaux axes à deux pas de l'Acropole, bouleversent l'organisation traditionnelle des espaces publics athéniens. La priorité de la voiture, soutenue par une partie de la communauté scientifique, d'un côté, et le paysage construit, d'un autre, *éduquent* petit à petit l'opinion publique : l'espace pour marcher est celui qui reste après la construction du bâti et l'assurance du confort pour la

[202] PAPAIOANNOU, P., BASBAS, S., KONSTANTINIDOU, C., *Pedestrian quality needs action 358 - National Report of Greece*, Thessaloniki, 2007
[203] Le centre d'Athènes présente une trame urbaine assez dense. Cf. Annexe 4
[204] ΜΕΛΑΜΠΙΑΝΑΚΗ, Ε., *Οι πλατείες της Αθήνας : 1834-1945 : διαδικασία διαμόρφωσης, λειτουργία, πολεοδομική σημασία*, διδακτορική διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, 2006

voiture. Les services techniques publics athéniens sont équipés d'ingénieurs ou de techniciens ayant très peu d'expérience en matière de psychologie et de design de l'espace public. La conception de ce dernier se trouve sous l'entière responsabilité de technocrates dont les méthodes sont davantage fondées sur des principes de fonctionnalité, de bon dimensionnement et de servitude et moins sur des principes de psychologie et d'esthétique.

Après avoir passé trente ans à se demander comment servir les quatre roues, les autorités commencent, dans les années 70, à se soucier de comment *sauver* la ville elle-même. Les concepts de patrimonialisation et de protection de l'environnement sont déjà répandus en Europe[205]. La volonté d'investir dans l'aménagement de l'espace public apparaît dans les agendas politiques athéniens surtout après la chute de la junte et la restauration de la dernière période démocratique dans le pays en 1974 et jusqu'à nos jours. Suite à la délimitation du centre historique en 1979, les autorités se tournent vers la conservation du caractère historique de la ville et la promotion de la qualité de vie de ses habitants. Parlant de *qualité de vie*, les fonctionnaires et les intellectuels, examinent un large corpus de thématiques qui couvre la conservation architecturale, l'efficacité des transports en commun, l'équité sociale et le plaisir de vivre et de se déplacer dans la ville. Ainsi, au début des années 70, une nouvelle ère de politiques a commencé à envisager l'amélioration de l'image générale de la ville. Le concept de *piétonnisation* sera le pilier de ce pari des pouvoirs central et local. Les premières mises en œuvre débutent par la reconversion de rues commerciales importantes en voies piétonnes malgré le scepticisme des commerçants. Cette transformation s'est basée sur deux objectifs : tout d'abord, il fallait animer et stimuler économiquement l'espace public en plein cœur de la ville et, deuxièmement, la piétonnisation était le moyen le plus économique pour acquérir de nouveaux espaces publics sans recourir à l'expropriation. Pour cette raison, la piétonnisation fut l'outil de prédilection des autorités pour compenser la densité croissante du tissu bâti et pour satisfaire de manière directe et visible l'opinion publique.

En effet, la première génération de rues piétonnes des années 70 et 80, a provoqué un changement considérable du paysage quotidien des Athéniens. Ces derniers perçoivent, dans de nombreux quartiers, un environnement qualitativement transformé dès qu'ils sortent de leur maison. Pendant ces années, de jeunes architectes, occupant pour la première fois dans l'histoire des postes importants dans le secteur public, introduisent un regard frais dans la conception urbanistique et insistent sur les dimensions sensibles de l'espace public. Les acteurs principaux des politiques tracées pendant cette période sont : les services techniques de la municipalité et certaines directions s'occupant de l'urbanisme au sein du ministère des Travaux publics. Très souvent, leurs démarches ne sont pas coordonnées et chacun agit selon des échelles et des objectifs différents. La municipalité lutte pour répondre aux demandes locales et pour assurer un minimum d'espaces libres à côté des écoles et des places de quartiers. Le ministère vise la promotion de projets à grande échelle tout en essayant d'établir quelques normes pour leur phase opérationnelle. Ainsi, entre 1970 et la fin des années 80, de nombreuses rues sont pavées et plantées de citronniers et d'orangers révélant la volonté de la Ville de renverser l'image des quartiers centraux *bétonisés*. Dans bien des cas, il s'agit d'interventions spontanées menées par des équipes opérationnelles municipales responsables des travaux sur la voirie. Les travaux qui s'effectuent dans de brefs délais et qui sont incités pour des raisons de clientélisme n'ont pas l'approbation officielle du conseil de la Ville. Le ministère, de son côté, prend en charge des projets de référence sur des parvis d'églises byzantines, dans des rues de commerces de luxe ou à Plaka, le quartier le plus ancien de la ville qui se transforme en une zone piétonne étendue et qui deviendra un modèle pour les projets qui suivront.

[205] Cf. aussi Annexe 5 pour un tableau indiquant les dates de premiers projets de piétonnisation dans plusieres villes en Europe

À partir des années 90, le paysage du centre d'Athènes change radicalement. De nouvelles activités et des lieux de récréation commencent à inonder les rues, des cafés, des *fagadika*, des espaces de concerts et d'expositions fleurissent dans des quartiers autrefois délabrés. L'amélioration du réseau des transports en commun et la préparation des Jeux olympiques sont considérés, à l'époque, comme des occasions pour la mise en place d'une stratégie globale de réforme des espaces publics. En 1996, les ministères de la Culture et des Travaux publics et de l'Environnement créent une société anonyme responsable pour la mise en place d'une pléthore de projets d'aménagement, de piétonnisations autour des sites archéologiques et de promotion de l'identité historique de la capitale (E.A.X.A.). La majorité des investissements sont placés dans des projets vitrines. Athènes est en concurrence avec d'autres capitales olympiques et le gouvernement essaye de réinventer l'image attractive du centre-ville en visant une augmentation significative du tourisme urbain[206]. En effet, pendant les dernières dix années, des masses de piétons déferlent des nouvelles stations du métro, se promènent dans les sentiers des sites archéologiques, achètent et se divertissent dans les ruelles bruyantes du triangle historique.

L'espace public devient ainsi la cible des politiques urbaines qui essayent de faire face aux bouleversements économiques et politiques qui menacent la prospérité du centre athénien. La diffusion de la marche récréative coïncide avec les tendances de spécialisation du centre historique autour des activités de loisir, de divertissement et de culture et nourrit le débat sur la promotion des moyens *doux* dans la capitale. Après 2004, et malgré la crise économique qui s'accentue, des mégaprojets d'aménagement sont annoncés. Ils sont soutenus tant par le gouvernement que par une grande partie de la Presse qui pensent qu'en agissant activement sur l'image des lieux publics du centre, on peut endiguer la dégradation de ce dernier. Or, comme Thomas Maloutas le souligne : *Les intérêts sociaux contradictoires qui synthétisent l'ensemble du problème, montrent que la solution ne peut qu'être en dernier lieu, politique*[207]. Les autorités espèrent qu'à travers une transformation spectaculaire de certains espaces publics, le climat généralisé de découragement et d'insécurité sera renversé. Des images avec des familles souriantes qui se promènent, des avenues vertes ou des enfants jouant autour des lignes du tram s'affichent sur des pamphlets ou des rapports comme un nouvel idéal recherché pour le centre-ville.

Parallèlement, des associations d'habitants luttent, surtout après 2000, pour assurer un accès libre aux espaces publics ainsi que leur multiplication dans la ville. La privatisation des parvis, le cloisonnement des parcs en prétextant la protection des monuments et la diffusion d'une esthétique paysagère internationale, sont au centre d'une critique virulente de la part d'une partie de la société face aux tendances de commercialisation des lieux publics du centre.

Six hypothèses comme point de départ

1. Si les discussions au sujet des aménagements en faveur du piéton prospèrent, le dialogue à propos de la marche en soi est moindre. Les bienfaits de cette dernière comme pratique quotidienne et son rôle social sont loin d'être intégrés dans la conscience collective athénienne. Il y a en fait deux aspects obscurs au-

[206] ASPROGERAKAS, E., « *City competition and urban marketing: the case of tourism industry in Athens », Tourismos : an International Multidisciplinary Refereed Journal of Tourism* , vol. 2, no. 1, 2007, pp. 89-114

[207] ΜΑΛΟΥΤΑΣ, Θ., « Η υποβάθμιση του κέντρου της Αθήνας και οι επιλογές κατοικίας από τα υψηλά και μεσαία στρώματα », In Θ. Μαλούτας, Γ. Κανδύλης, Μ. Πέτρου και Ν. Σουλιώτης (eds.), *Το κέντρο της Αθήνας ως πολιτικό διακύβευμα*, Αθήνα : ΕΚΚΕ, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, 2013, pp. 29-51

tour de la question de la marche que la plupart des études officielles semblent éviter. Le premier porte sur les caractéristiques inhérentes à la marche qui la distinguent des autres moyens de transport. Le deuxième concerne les implications sociales que chaque aménagement des espaces réservés à un usage pédestre intense suscite. La particularité de la marche ne peut être analysée au-delà des endroits où cette dernière s'effectue, et l'ambiance des lieux ne peut être examinée au-delà des multiples facettes de la marche.

2. La marche est à la fois planifiée et spontanée. Nous marchons sur des trottoirs, nous nous arrêtons aux feux rouges et nous nous orientons grâce à un maillage concret, mais notre trajet bénéficie en même temps d'une plus grande adaptabilité qu'offre la technique de la marche en soi. L'empreinte de notre parcours dans la ville est un élément causal, défini par l'analyse de l'action de marcher : ses étapes, ses raisons, ses manières et ses temps. Toutefois, la marche nécessite, hormis un support physique, des objectifs, des motivations, des décisions et des personnes dont les personnalités différentes *colorent* chaque fois l'allure de la marche. Celle-ci s'effectue grâce aux choses visibles et invisibles.
3. Dans le cas d'Athènes, le rôle que la marche a dans la vie des espaces publics connaît un virage flagrant à partir des années 70. Alors qu'elle n'influence qu'*a posteriori* des aménagements visant l'embellissement des espaces publics ou l'organisation des flux viaires, après 1970 elle devient la raison principale de la transformation des espaces publics dans le centre d'Athènes. De la même manière, progressivement le concept de piétonnisation se transforme en une réponse à des problèmes locaux et en un outil hégémonique de redéfinition du caractère du centre historique (Figure 1).
4. Malgré la multiplication des projets en faveur de la marche il existe une absence manifeste de communication entre les autorités publiques et les habitants. Ce manque de dialogue se reflète aussi dans la manière dont certains aménagements sont accueillis par les locaux. Deux forces différentes agissent sur les espaces publics centraux, chacune utilisant la marche comme moyen pour atteindre leurs propres objectifs. Pour l'État, la création d'un environnement favorable pour cette activité est principalement liée aux ambitions de créer une image touristique et récréative du centre. Pour les habitants, la marche constitue une pratique familière quotidienne – pas toujours intentionnée – guidée en tout cas par des obstacles et des plaisirs. Cette *discontinuité* de points de vue se reflète dans la manière conflictuelle dont certains lieux aménagés fonctionnent. Non seulement les attentes des habitants ne sont pas prises en compte par les choix officiels, mais aussi les particularités à l'échelle locale ne sont pas suffisamment mises en avant dans la conception et la mise en place des politiques centrales.
5. Une nouvelle répartition spatiale de la marche apparaît dans le centre historique athénien ; à des endroits où la marche fleurissait historiquement, s'en ajoutent aujourd'hui de nouveaux. Il ne s'agit pas de lieux de passage, c'est-à-dire d'espaces intégrés dans les trajets quotidiens des habitants, mais de destination qui, grâce à leur symbolisme ou leur aménagement exemplaire, deviennent progressivement des espaces célèbres et très fréquentés. La promenade, l'achat et le loisir émergent à l'avant-scène comme des pratiques quotidiennes urbaines que les actions publiques favoriseront sans conteste. La promotion d'une ambiance idyllique de balade est lancée en tant que nouveau produit touristique de la capitale.
6. L'intervention étatique promouvant la marche, favorise certaines zones et en néglige d'autres. Le centre historique révèle deux paysages contradictoires : d'une part, il y a des zones très touristiques offrant un cadre soigné avec des promenades attrayantes, des signalisations efficaces et une animation pendant toute la journée ; d'autre part, en marge de toute préoccupation privée ou publique, certaines rues et places sont frappées par la détérioration continue du bâti, la crise du commerce local, les conflits et la division des groupes sociaux, ainsi que la désertification pendant la nuit. Entre les deux extrêmes se trouvent certains

espaces qui, sans avoir rien de très particulier, sont intégrés avec succès dans la vie quotidienne piétonne du centre en profitant d'une grande mixité d'usages et d'usagers.

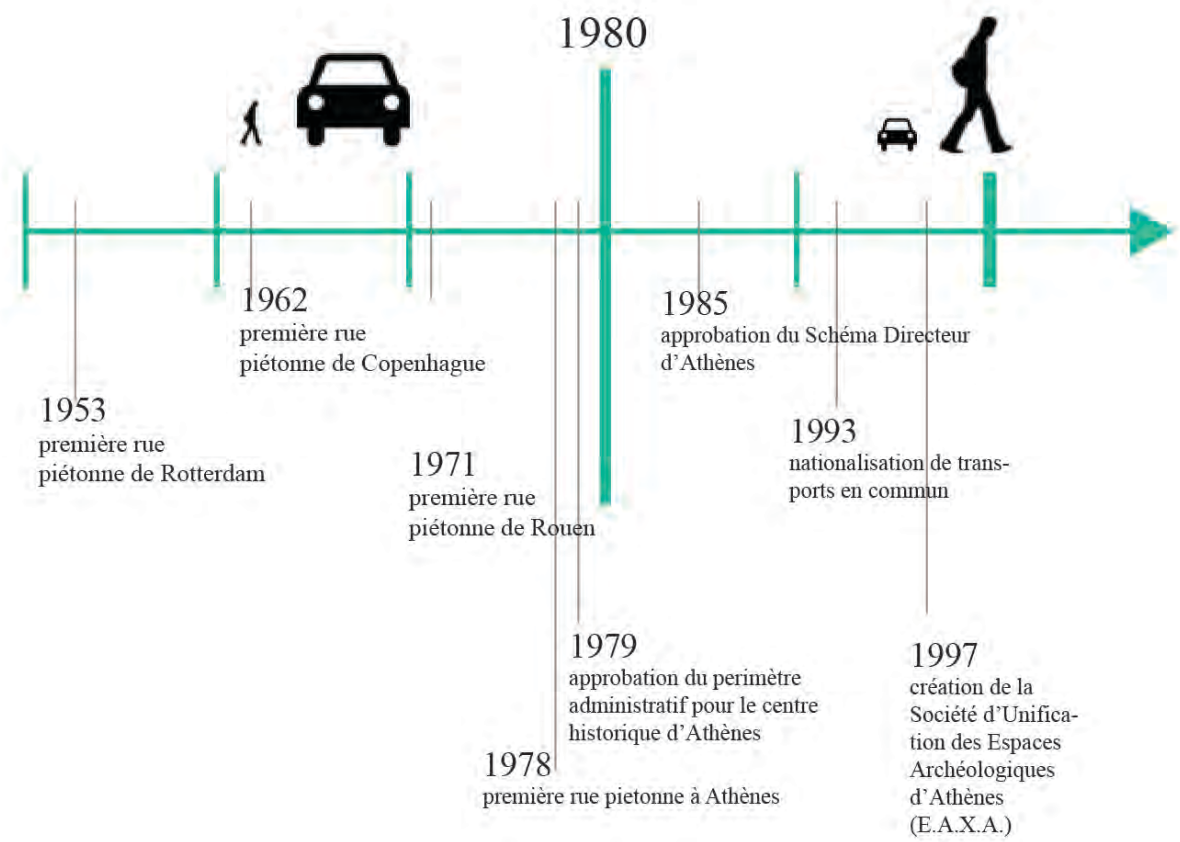


Figure 1 : Le positionnement chronologique du tournant effectué après les années 80, au sein des politiques de la planification à Athènes (Source : figure réalisée par l'auteur en se basant sur des informations issues de l'entretien avec Elli Papakonstantinou de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes)

Les hypothèses ci-dessus soulèvent un certain nombre de questions : Comment la marche quotidienne fut-elle influencée par l'évolution du paysage et de la fonction des espaces publics au sein du centre historique athénien ? Quelles sont les raisons du tournant effectué au cours des années 70 au niveau de l'aménagement des espaces publics ? Quelles furent les procédures selon lesquelles l'environnement de la marche a drastiquement changé après 1970 ? En admettant la tendance à l'homogénéisation des espaces centraux autour de la marche récréative et touristique, existera-t-il des moyens pour que la marche devienne un levier permettant le renversement de cette tendance ? Comment l'analyse des nombreuses facettes de la marche pourrait-elle nous fournir des outils à la compréhension du caractère des espaces publics athéniens pour pouvoir aménager des lieux publics réellement significatifs pour les piétons ?

De quelle façon la marche lie-t-elle à son environnement ? Quelles sont les raisons de l'essor en Europe du concept de piétonnisation et comment celui-ci s'est-il développé dans le cadre particulier athénien ? En quoi la marche pourrait-elle être une pratique déterminante pour l'avenir des espaces publics ? Comment le caractère historique de ces derniers pourrait-t-il enrichir la pratique de la marche en lui accordant un rôle pertinent dans le contexte actuel ?

C'est l'objet de cette thèse d'examiner comment l'aménagement contemporain peut éventuellement se nourrir d'une approche anthropocentrique qui cherche dans la pluralité de la marche des outils nécessaires pour un ressaisissement éthique des espaces publics.

Plus précisément, notre thèse – en examinant le cas du centre historique d'Athènes – vise à comprendre : premièrement, le rôle de la marche dans l'évolution historique des lieux ; deuxièmement, les conditions sous lesquelles ce rôle a changé drastiquement après les années 70 ; troisièmement, les impacts des stratégies tracées sur la transformation des lieux ; et, quatrièmement, la contribution des pratiques piétonnes dans la redéfinition du paysage qui est en train de se former actuellement. À cet égard, un intérêt tout particulier est porté à la relation des habitants avec les lieux publics. À travers cette relation, la marche pourrait-elle devenir *fabricante* d'espaces collectifs et *nourrisseuse* de citoyenneté ? (Figure 2)

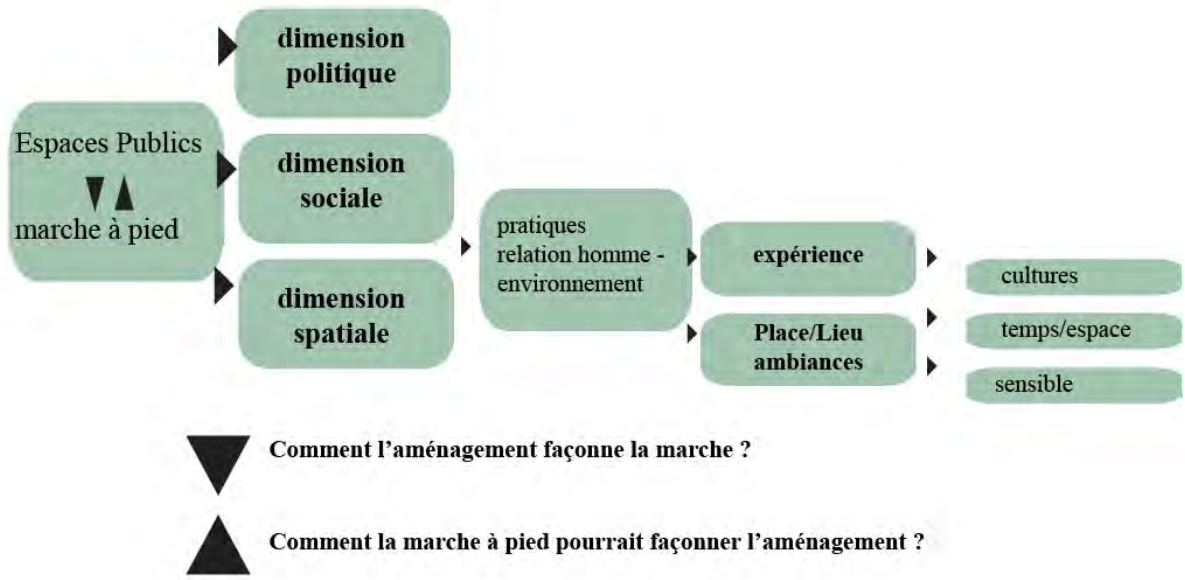


Figure 2 : Schéma résumant le raisonnement principal de la thèse et les notions qui sont particulièrement mises en avant (Source : figure réalisée par l'auteur)

Approche méthodologique

Afin de répondre aux questions posées, différents cadrages du sujet initial – la marche – ont été faits.

1. D'abord, nous l'examinons dans son *évolutivité*, c'est-à-dire en analysant sa liaison intrinsèque avec le changement des contextes dans le temps. Ensuite, nous l'étudions à travers un regard *universel* et *partiel*. Finalement, nous l'abordons dans sa *spatialité* : comprendre dans quelle mesure l'environnement est nécessaire pour que l'action de la marche ait lieu. Cependant, il n'est pas possible d'en parler sans la situer dans un cadre physique car la lisibilité du terrain, l'encombrement ou l'accessibilité, les perspectives et le choix d'un emplacement pour des projets urbains synthétisent, certes, les qualités mesurables, mais surtout vécues de l'espace public.

2. La recherche adopte un double regard : *top* down et *bottom up*. Analyser la façon dont les acteurs conçoivent les espaces-piétons et examiner la marche par le bas – à partir de ses pratiques et ses expériences – révèle des interrelations et des dissonances entre concepteurs et habitants qui méritent d'être approfondies. L'étude approche les espaces publics en tant que trois entités : des espaces aménagés pour accueillir la marche, des espaces pratiqués par une marche journalière et des espaces vécus au cours des itinéraires quotidiens des habitants.

3. Trois dimensions d'approche du couple marche-ville indiquent la structure de cette thèse. La première est théorique : elle concerne l'éclaircissement des différentes facettes du sujet de la marche dans la bibliographie existante. La deuxième est historique : il s'agit d'un regard rétrospectif : *Il faut envisager l'évolution des faits, remonter dans le passé, c'est-à-dire recourir à l'histoire […] cette notion d'âge, d'évolution est indispensable. Sans elle, la raison de ce qui existe nous échapperait souvent […] comment expliquer Londres, Rome, sans connaître leur passé ?*[208] L'examen de celui-ci était considéré comme une démarche indispensable avant de parler du caractère contemporain des lieux publics du centre d'Athènes dont la morphologie est le résultat d'un palimpseste déterminant l'expérience offerte au piéton ; or, celle-ci se tisse aussi autour des pratiques des autres piétons, des souvenirs personnels, de l'imaginaire collectif. La troisième dimension est empirique : elle se base sur l'examen de la marche *in situ* à partir de son contact en temps réel avec l'espace parcouru.
4. La marche est finalement approchée à travers quatre aspects : le premier examine son rôle au fil de l'histoire des lieux ; le deuxième analyse son rôle au sein des procédures de conception des lieux publics ; le troisième étudie son rôle en tant que pratique dans un temps et un lieu donné ; et, enfin, le quatrième s'intéresse à son rôle dans l'expérience d'ensemble de la ville vécue par l'habitant qui l'arpente.

Vu les nombreuses dimensions de la marche (Figure 3), notre recherche n'a pas pu éviter de se situer au carrefour de différentes disciplines s'occupant de la relation entre l'humain et son environnement. Les premiers à accorder une attention particulière aux interactions entre les êtres humains et le cadre urbain furent les sociologues de l'École de Chicago. Leurs méthodes d'observation des phénomènes de délinquance ont été à l'origine d'un tournant dans le domaine des sciences humaines, permettant une meilleure compréhension des comportements et des milieux sociaux de l'homme dans le cadre physique : *en créant la ville, l'homme s'est recréé lui-même*[209].

[208] DEMANGEON, A., *Problèmes de géographie humaine*, Paris : Armand Collin, 1952 [1942] et notamment pp. 33-34
[209] PARK, R. E., « La ville comme laboratoire social », Dans Y. Grafmeyer, I. Joseph (dir.), *L'école de Chicago : naissance de l'écologie urbaine*, Paris : Flammarion, 2004, pp. 167-184 et notamment p. 163

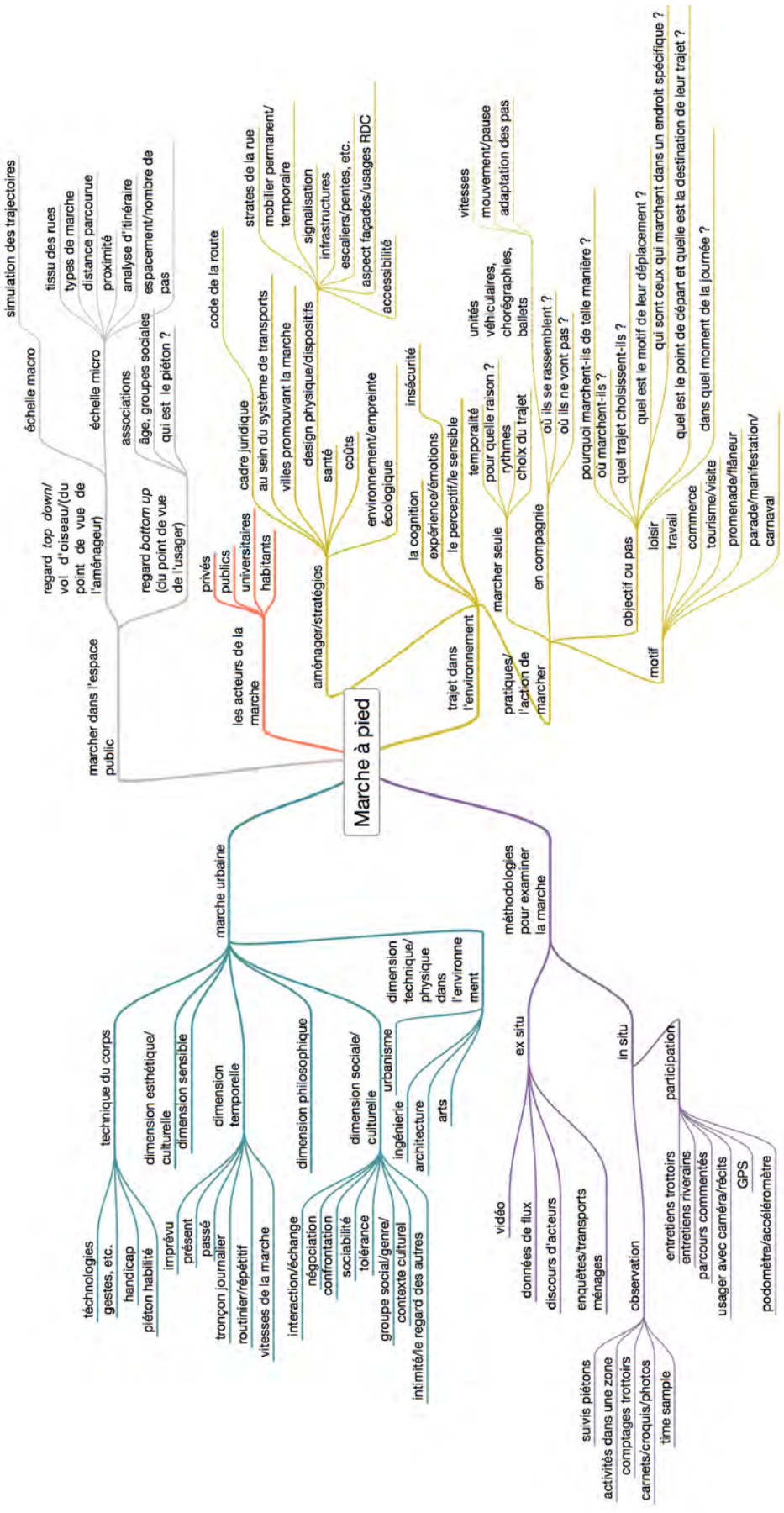


Figure 3 : Schéma indicatif (non exhaustif) des thématiques qui pourront être développées à partir du sujet initial de la marche à pied (Source : figure réalisée par l'auteur)

Le besoin de restructurer le tissu et l'économie des villes en Europe après la Deuxième Guerre mondiale a obligé les géographes et les urbanistes à se reporter aux analyses quantitatives afin d'affronter des problèmes urbains à grande échelle. La période fut caractérisée par une hypertrophie des questions relatives à la fonction et au tangible des cadres urbains et par une atténuation des questions sur les sentiments et les relations des populations avec l'environnement[210]. La phrase du géographe David Livingston, prononcée dans les années 60, *statistics don't bleed*[211], introduira le besoin d'un enrichissement des objectifs et des méthodes utilisées en géographie[212] sur l'humain. À partir des années 70, les sciences humaines tournent leur intérêt vers l'individu, ses opinions, ses choix, ses sentiments. Comme Bernard Levy le fait remarquer : *L'individu, pas en tant que notion négative, mais dans sa richesse, son originalité et avec son caractère irremplaçable de la personne et de son lien avec l'autre*[213]. Une vision clairement anthropocentrique[214] fait revivre des branches existantes mais atrophiées jusqu'à nos jours de la géographie, comme les branches culturelle et historique[215]. La géographie humaniste, élargira le champ des approches purement naturalistes, matérialistes et positivistes en proposant un regard herméneutique face à l'expérience de l'habitant[216]. L'homme est placé dans le monde où il vit et les liaisons qu'il tisse avec ce monde sont examinées de manière emphatique[217] : *Ce qui passe pour le plus vrai dans l'univers, ce n'est pas toujours le cadre de la vie sociale mais les hommes eux-mêmes*[218].

La marche – en fonction des attitudes, des comportements, des croyances, des symbolismes, de la volonté, du contexte historique – est un phénomène propre à l'humain[219] (Figure 4) et dans ce cens elle se trouvera, en tant qu'objet de recherche, à la croisée de la géographie humaine[220], culturelle et urbaine, voire même de la psychologie dont les architectes et les urbanistes sont particulièrement inspirés ces dernières années[221] (Figure 5). Une dépendance psychologique et pas seulement sensible à notre entourage physique et social, dirige nos pas dans certains espaces[222]. Il ne suffit pas alors que le piéton soit debout pour marcher, il lui faut une *panoplie* de savoirs et de décisions issus de ses vécus, ses pensées, ses perceptions, ses émotions. La géographie phénoménologique, une branche de la géographie apparue dans les années 70, cherche à comprendre les relations affectives entre les femmes, les hommes et les lieux. L'être humain est le point absolu de référence de cette branche qui, tout en étant complémentaire des autres approches, mettra l'accent sur l'existence des réalités autres que celles

[210] LAUWE, C. D., *Des hommes et des villes*, Paris : Payot, 1963. Lawue notait qu'une véritable planification doit consister à orienter les études techniques en fonction des besoins et des aspirations – méthodiquement analysés – des hommes
[211] PINCHEMEL, P., « L'aventure géographique de la terre », Dans A. Bailly, R. Ferreas, D. Pumain (dir.), *Encyclopédie de géographie*, Paris : Economica, 1995, pp. 3-22
[212] Cette critique concernait surtout l'approche quantitative de la nouvelle géographie qui, basée sur la révolution informatique, succèdera à la géographie classique et connaîtra un essor considérable principalement à partir des années 60. Cf. SANGUIN, A.-L., « La géographie humaniste ou l'approche phénoménologique des lieux, des paysages et des espaces », *Annales de Géographie*, vol. 90, no. 501, 1981, pp. 560-587. La nouvelle géographie succèdera à la géographie radicale née aux États-Unis et imprégnée par l'idéologie marxiste dont la première préoccupation est de répondre aux problèmes des sociétés, gérant des concepts de justice et de pouvoir.
[213] LEVY, B., « Géographie culturelle, géographie humaniste et littérature. Position épistémologique et méthodologique », *Géographie et Cultures*, no. 21, 1997, pp. 27-44 et notamment p. 28
[214] Une approche qui s'exprime surtout dans les travaux de Yi-Fu Tuan, Edward Relf et Anne Buttimer
[215] CLAVAL, P., « Histoire de la géographie », Dans *Les concepts de la géographie humaine,* Paris : Masson, 1984, pp. 23-32
[216] ENTRIKIN, N. J., « Lieu », Dans A. Bailly, M. Lussault et J. Lévy (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin, 2003
[217] DOUGLAS, C., POCOCK, D., « La géographie humaniste », Dans A. Bailly (dir.)*, Les concepts de la géographie humaine*, Paris : Masson, 1984, pp. 165-171
[218] CLAVAL, P., « Histoire de la géographie », *op.cit.*
[219] LEVY, B., « Géographie culturelle, géographie humaniste et littérature. Position épistémologique et méthodologique », *op.cit.,* et notamment p. 29
[220] CLAVAL, P., « La géographie et la perception de l'espace », *Espace Géographique*, vol. 3, no. 3, 1974, pp. 179-187
[221] SOMMER, R., *Milieux et modes de vie. À propos des relations entre environnement et comportement*, (trad.) S. El Sayegh, Paris : Infolio, 2003
[222] MEHRABIAN, A., *Public places and private spaces: the psychology of work, play, and living environments*, New York : Basic books, 1976

prouvées par des lois scientifiques *en cherchant au-delà des faits*[223]. Quand Anne Buttimer suggère : *To bring our ways of knowing into closer harmony with our ways of being in the world*[224], elle montre que ce nouveau défi exige une ouverture des horizons et une humble coopération entre les disciplines. La méthode phénoménologique, comme le fait remarquer son fondateur David Seamon, approche les données *as they are given afresh*[225]. Il s'agit de laisser les sujets d'observation se manifester directement[226] et de révéler des détails qui auraient autrement échappé au chercheur. Pourtant, les méthodes de la phénoménologie sont inspirées par des travaux d'ethnographie[227]. En effet, la phénoménologie approche l'environnement comme un ensemble subjectif[228] et dans ce sens le piéton, proclame Francis Ribey, *est un parfait exemple de phénoménologie*[229]. Il est ainsi difficile de trouver un point de vue théorique qui expliquerait suffisamment *in vitro* les relations entre piéton et environnement ; ces dernières doivent être examinées chaque fois *in situ*.

En parlant du terrain, celui-ci occupe une place très importante dans l'argumentation de cette étude. Tim Creswell souligne que toute mobilité humaine est principalement une expérience incorporée liée à un lieu : *Mobile people are never simply people they are dancers and pedestrians drivers and athletes and refugeees and citizens, tourists or business people men and women*[230]. Le géographe Edward Relph distingue le terme lieu (*place*) de celui d'espace (*space*) ou de paysage (*landscape*). Contrairement au paysage qui existe de toute façon, le *lieu* n'existe que dans une expérience donnée de l'homme[231] : *Place is one the thickiest words in the english language a suitcase so overfilled one can never shut the lid* dira Dolores Hayden[232]. Les lieux ne sont jamais neutres, ils sont parfois des *barrières*, parfois des *raisons* incitant la formation des communautés, souligne Relph[233]. Créer et maintenir des lieux significatifs pour les femmes et les hommes (*significants places*) est ainsi un enjeu majeur. Chaque décision et chaque comportement dans un certain lieu est imprégné par la signification qu'on lui donne. À partir du moment où nous agissons dans notre environnement, notre capacité mentale commence à se développer. Les lieux, ces paysages culturels qui fusionnent avec les paysages physiques, deviennent ainsi les points de référence indispensables pour l'homme, note Miles Richardson[234]. Selon lui, les significations des lieux sont le plus souvent construites collectivement. En marchant sur le parvis de l'Hôtel de Ville, nous présupposons inconsciemment quel comportement est adéquat ou non pour ce lieu spécifique ; ainsi, les faits physiques éventuels guident notre action souvent dans un deuxième temps, c'est-à-dire après avoir choisi notre comportement dans un répertoire de comportements *appropriés* pour ce *type de lieu*.

Partant de ce constat, les espaces publics que nous examinerons ici nous intéressent surtout en tant qu'espaces pratiques, signifiants pour les athéniens. Leur dimension juridique ou économique sera placée en marge au profit de leur dimension physique. Notre regard se penchera sur les *hauts lieux* du centre historique qui ont une impor-

[223] SANGUIN, A.-L. « La géographie humaniste ou l'approche phénoménologique des lieux, des paysages et des espaces », *op.cit.*
[224] BUTTIMER, A., « Grasping the dynamism of lifeword », *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 66, no. 2, 1976, pp. 277-292 et notamment p. 280
[225] SEAMON, D., MUGERAUER, R., « Dwelling, place and environment. An introduction », In *Dwelling, place and environment. Towards a phenomenology of person and world,* edited by Seamon D., Mugerauer, R., Dordrecht : Martinus Nijhoff, 1985, pp. 1-12
[226] Selon le propos de Martin Heidegger cité dans RELPH, E., « Geographical experiences and being-in-the-world: The phenomenological origins of geography », In D. Seamon and R. Mugerauer (eds.), *Dwelling, place and environment. Towards a phenomenology of person and world, op.cit.*, et notamment p. 15
[227] MOUSTAKAS, C., *Phenomenological research methods*, Thousand Oaks California : Sage, 1994
[228] BUTTIMER, A., *op.cit.*, et notamment p. 280
[229] RIBEY, F., « Pas de piéton pas de citoyen : marcher en ville un manifeste de citoyenneté », *Revue des sciences sociales de la France de l'Est*, no. 25, 1998, pp. 35-41
[230] CRESSWELL, T., *On the move*, New York : Routledge Taylor and Francis, 2006
[231] RELPH, E., « Geographical experiences and being-in-the-world: the phenomenological origins of geography », *op.cit.*
[232] HAYDEN, D., *The power of place*, Cambridge : The M.I.T Press, 1995
[233] RELPH, E., *Place and placelessness*, London : Pion Limited, 1976 et notamment p. 6
[234] RICHARDSON, M., « Culture and the urban stage », In J. Altman, A. Rappoport and J.F. Wolhwill (eds.), *Human behavior and environment*, 1980, pp. 209-242 et notamment p. 218

tance dans le maillage morphologique, dans l'évolution historique du centre et donc dans la mémoire collective. Il s'agit de lieux qui soit sont très fréquentés par les piétons au fil des ans, soit ont été intégrés récemment dans la trame des itinéraires piétonniers célèbres des athéniens.

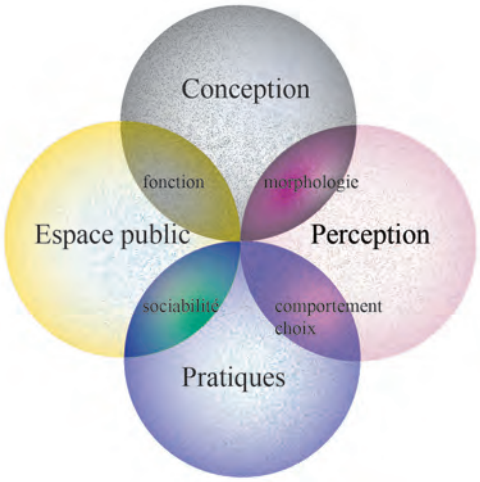


Figure 4 : Schéma résumant l'interrelation des quatre branches principales du sujet de la « marche à pied » au centre de la problématique principale de cette thèse (Source : schéma réalisé par l'auteur)

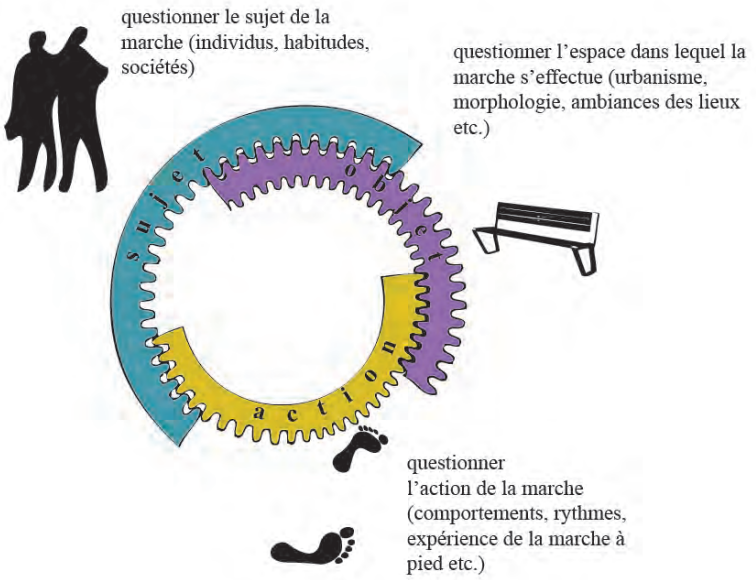


Figure 5 : Schéma résumant l'interdépendance des trois *natures* de la marche à pied : en tant que sujet de recherche, que pratique quotidienne des humains et enfin, qu'action se déroulant dans un certain espace physique (Source : schéma réalisé par l'auteur)

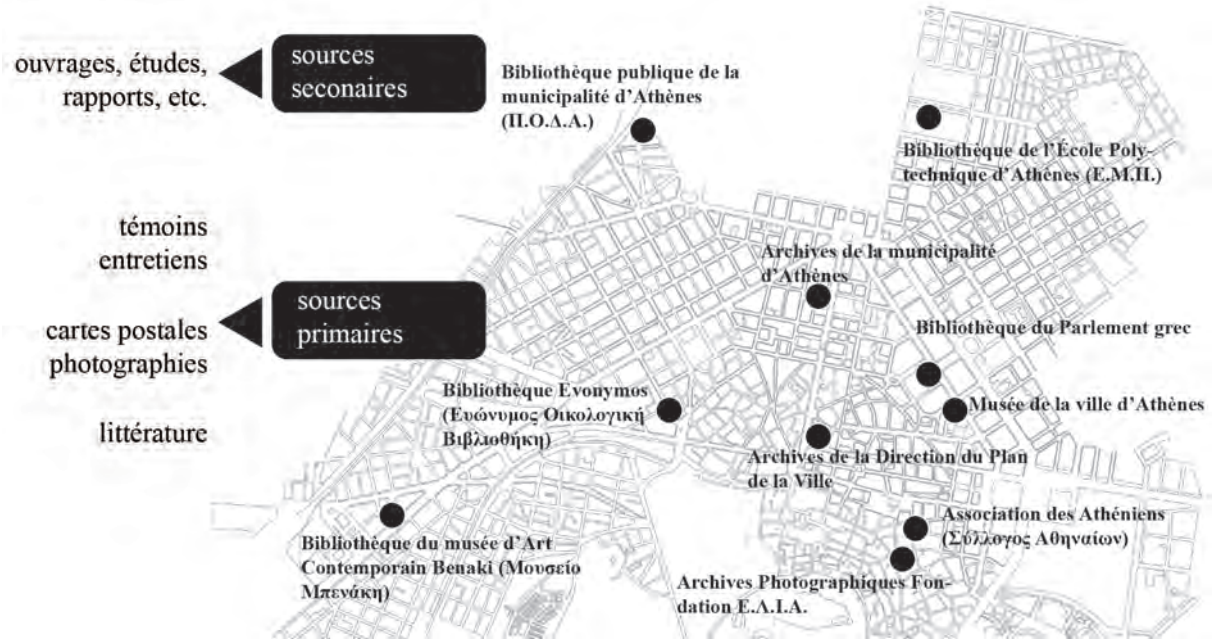
Sources *secondaires*

Une partie des données utilisées dans cette recherche sont issues du travail sur le terrain à Athènes. Il existe peu d'ouvrages traitant de la période d'après la Deuxième Guerre mondiale traduits en français. Les travaux de Guy Burgel et de l'équipe de jeunes chercheurs grecs à Université de Nanterre, au cours des années 80, sont une ex-

ception. Parallèlement, l'essor des recherches en sciences humaines en France sur l'urbanisation d'Athènes a considérablement diminué après les années 80[235].

Deux types principaux d'informations ont été collectés. Il s'agit d'abord des données imprimées, à savoir des ouvrages, des rapports ou des cartes recherchées dans les bibliothèques, les archives des services publics et les fondations privées. La majorité des rapports rédigés avant les années 90 ne sont pas numérisés, leur analyse n'a pu être possible que sur place. L'absence de publications de nombreux projets de travaux publics, l'obsolescence du matériel iconographique et l'éparpillement des cartes sous format imprimé, ont conduit à ce que le recueil d'informations relève d'un travail de détection et de synthèse. Avant les années 80, aucun rapport officiel rédigé au sein des services techniques de la Ville d'Athènes n'a été publié. Dans certains cas, des copies de ces rapports nous ont été généreusement confiées par d'anciens collègues ou par des acteurs du secteur public qui furent interrogés au cours des entretiens. Une liste représentative mais non exhaustive d'endroits se trouvant dans le centre (Carte 5) – à laquelle les chercheurs pourront accéder à l'avenir pour consulter les multiples données – est la suivante : la bibliothèque du musée Benaki, le musée E.Λ.I.A, les archives du Service du Plan de la Ville, la bibliothèque municipale de la Ville d'Athènes et la bibliothèque de la Chambre technique de Grèce. Finalement, un certain nombre de cartes et d'ouvrages datant du XIX^{e} siècle ou du début du XX^{e} peuvent être consultées à la bibliothèque nationale François Mitterrand. Parallèlement aux renseignements tirés sur place, Internet fut une source précieuse d'information qui nous a permis d'accéder à des sites d'associations d'habitants, à des archives de la presse et à des portails d'organismes publics. Douglas C.D. Pocock[236] pense que l'usage de textes littéraires permet de consolider une approche plus sensible de l'essence du monde, et Bertrand Levy dira : *Le corpus littéraire possède un contenu géographique assez riche...et peut révéler autant d'objectivité, de véracité et de rigueur qu'un discours apparemment scientifique et objectif*[237]. Ainsi, nous avons également recouru à la littérature afin de compléter nos recherches sur l'image et la vie quotidienne des lieux publics centraux à Athènes.

[235] Parmi d'autres nous notons Anna Vrychea, Gerasimos Skavounos et Anastasia Tsironi
[236] POCOCK, D. C. D., « Introduction: imaginative literature and the geographer », In D. C. D Pocock (eds.), *Humanistic Geography and Literature: essays on the experience of place*, London : Croom Helm, 1981
[237] LEVY, B. « Géographie culturelle, géographie humaniste et littérature. Position épistémologique et méthodologique », *op.cit.,* et notamment p. 31



Carte 5 : Carte de localisation des principaux lieux de recherche des informations autour du sujet de la thèse sur le terrain (Source : carte réalisée par l'auteur sur un fond de carte retiré aux Archives du Département du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes)

Sources *primaires*

Au-delà des données secondaires, une deuxième partie de la recherche s'est fondée sur des données appelées ici *primaires*, puisées directement sur le terrain via des méthodes qualitatives[238] ; la diversité des interactions sociales où les jeux des acteurs sont rarement témoignés sous forme de texte écrit. Ces informations ne peuvent non plus être visibles *a priori*[239] ni conduire à des conclusions absolues. La procédure qualitative possède une souplesse qui nécessite des ajustements au cours du déroulement de l'enquête : *Qualitative research is a situated activity that locates the observer in the work*[240]. Une série d'informations obtenues grâce à cette procédure ont pu être alors utilisées comme des données fiables *car ce sont des faits sociaux, produits, partagés et utilisés, des manières organisées socialement*. Des entretiens, des conversations, des photographies et des observations directes ont été réalisées dans l'espoir de compléter le manque de témoignages officiels[241]. Le nombre restreint de ces données ne conduit pas à des résultats statistiques ; ce qui n'était d'ailleurs pas l'intention de cette recherche. Toutefois, comme le souligne David Seamon, chaque situation personnelle en tant qu'identique est en même temps représentative du total[242]. Combiner le plus possible les méthodes qualitatives a permis à cette recherche de couvrir un plus large horizon d'informations : *It would seem that an undertansidng of the richness of meaning of a concept requires methods which are equally complex and rich; otherwise a great deal of complexity is overlooked,* dira Amos Rapoport[243], qui souligne la difficulté de *juger* un espace uniquement à travers ses caractéristiques morphologiques. La complémentarité des données a permis de clarifier dans quelle mesure un environnement est utilisé par des habitants/usagers, et quelle était ou qu'elle est sa signification à un certain moment don-

[238] Les méthodes qualitatives se trouvent au cœur de la méthode de recherche que les anglophones appellent *grounded theory* issue, à la fin des années 60, des sciences sociales
[239] BULMER, M., « Introduction. Problems theories and methods in sociology - (how) do they interellate? » In M. Bulmer (eds.), *Sociological research methods: an introduction*, London : Macmillan, 1977, pp. 1-33
[240] DENZIN, N., LINCOLN, Y.S, « Introduction: the discipline and practice of qualitative research » In N. Denzin and Y.S. Lincoln, *Handbook of Qualitative Research*, London : SAGE, 2006, pp. 1-29 et notamment p. 3
[241] Suivant ce que David Seamon remarque au sujet de la démarche qualitative. Cf. SEAMON, D., « The phenomenological contribution to environmental psychology », *Journal of environmental psychology*, vol. *2*, no. 2, 1982, pp.119-140
[242] SEAMON, D., *A geography of the lifeworld, movement, rest and encounter*, London : Groom Helm, 1979
[243] RAPOPORT, A., « The study of spatial quality », *Journal of the Aesthetic Education*, vol. 4, no. 4, 1970, pp. 81-95

né : *If one considers pedestrian spaces, for exemple an analysis of vernacular environement over time, may reveals regularities which are relevant today*[244].

Un groupe de données concerne des informations obtenues grâce aux descriptions des autres. L'entretien semi-directif [245] nous a permis de chercher – en fond de scène des projets – des contextes et des visions des différents acteurs. Par *acteurs* nous entendons ici les personnes dont la position sociale leur donne le pouvoir de générer des transformations sur l'espace public[246]. Quatre types d'acteurs ont été ainsi interrogés (Annexe 2) : *du secteur public (APu), du secteur académique (AA), des professionnels indépendants (P)*, voire des architectes, ingénieurs ou urbanistes, et finalement *des associations d'habitants (AH)*. Malgré un guide préparé à l'avance, il n'était pas possible de suivre un protocole très rigide au cours des entretiens. Les interrogés ont parfois guidé eux-mêmes la discussion d'après des sujets qu'ils considéraient plus intéressants à élaborer, ce qui nous a convaincu de laisser une marge de liberté pour le suivi de la procédure *: Poser le moins de questions possible, laisser dériver lentement le monologue vers les rêves, les souvenirs ou la colère […] Il ne s'agit plus de neutraliser ni de faire des représentations réciproques des interlocuteurs, mais de les utiliser dans la conduite de l'entretien*[247]. La réalisation des entrevues a été une épreuve délicate dans un contexte de crise économique où les interrogés se sentaient mal à l'aise pour répondre à certaines questions. En revanche, des anecdotes ou des souvenirs personnels ont été particulièrement enrichissants pour l'analyse de leur discours. Nous avons rencontré tous les acteurs à leurs postes de travail et une discussion non officielle par téléphone précédait toujours les entrevues. Déroulées en grec, celles-ci ont été retranscrites dans leur ensemble, mais, de cette large base de données, nous n'avons retenu – pour la traduction et l'insertion dans le texte – que des extraits fournissant des informations originales par rapport aux autres données déjà recueillies. Certains acteurs ont choisi de mettre l'accent sur les mêmes sujets, nous révélant ainsi le rôle important que certains projets ou lieux jouent dans le débat actuel.

L'observation directe fut le deuxième moyen d'acquisition d'informations. La méthode qui permet aux chercheurs de se focaliser sur la différence des pratiques et des comportements[248] a été choisie ici comme étant pertinente par rapport au sujet de la marche. Contempler cette dernière nous a permis ainsi de nous immerger dans les lieux et de découvrir des particularités et des détails difficilement saisis autrement. Les observations, plus brèves en ce qui concerne la durée et l'espace, n'ont pas pour but l'exhaustivité, mais plutôt d'isoler dans la complexité de l'environnement des éléments spatiaux ou sociaux présents mais difficiles à constater par d'autres moyens (entretien, texte). Seul le recueil d'informations à travers l'observation peut conduire à des constats sur les comportements des marcheurs et à un approfondissement des dimensions émotionnelles, culturelles et sociales qui sont indispensables.

Nous avons alors choisi d'examiner la marche au moment où celle-ci s'effectue ; interroger les habitants sur la manière dont ils l'expérimentent nous a paru une méthode légitime. Pour ce faire, nous avons adapté diverses

---

[244] *Ibid.*

[245] Il s'agit d'une technique d'enquête qualitative permettant d'orienter les réponses des personnes interrogées autour de certains thèmes, mais sans les obliger à répondre à une liste de questions trop précises. Pour plus d'informations cf. ALAMI, S., DESJEUX, D., GARABUAU-MOUSSAOUI, I., *Les méthodes qualitatives*, Paris : Presses Universitaires de France, 2009

[246] Cf. ZEPF, M., *Concerter, gouverner et concevoir les espaces publics urbains*, *op.cit.*, et notamment pp. 140-144. Selon Zepf, la position sociale particulière implique *des rôles distincts, l'accès à des ressources et à des réseaux spécifiques, ainsi qu'à des valeurs et des intérêts particuliers. Les types d'acteurs varient en fonction des échelons d'analyse considerés (espaces publics, quartiers, centres-villes, agglomérations).*

[247] BLANCHET, A., GOTMAN, A., *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*, Paris : Armand Colin, 2011

[248] ANGROSINO, M.V., PEREZ, K. A. M. D., « Rethinking obsrevation: from method to context », In N. Denzin, Y.S. Lincoln (eds.), *Handbook of Qualitative Research,* London : SAGE, 2006, pp. 673-702

méthodologies, mobilisées par d'autres chercheurs, aux besoins concrets de cette recherche tout en laissant au marcheur une marge pour laisser libre cours à sa spontanéité et à sa personnalité. La méthode des *itinéraires accompagnés* rassemble plusieurs éléments de celle des *parcours commentés* et des *récits de trajets*[249]. Après un premier contact téléphonique avec trente personnes habitant le centre d'Athènes, nous avons finalement choisi de marcher avec dix neuf d'entre eux. Il s'agit de personnes représentant un échantillon assez varié au niveau de l'âge, des groupes sociaux et des trajets effectués. Le fil conducteur de la méthode est présenté par Jean-Paul Thibaud : *En donnant à la personne interrogée la place du guide, on s'introduit dans son mode, dans son système de référence*[250]. L'analyse de chaque itinéraire s'est basée sur de nombreux outils qui nous ont permis de transférer le plus fidèlement possible l'interaction du piéton avec l'endroit parcouru : le cheminement a été tracé sur une carte, des photos des points d'intérêt de l'habitant ont été prises, l'enregistrement audio a permis la retranscription analytique de la parole et l'analyse, dans un deuxième temps, des commentaires. Les informations tirées de cette enquête – que nous oserons appeler, collaborative – sur le terrain ont nourri la recherche à deux points de vue. Elles nous ont permis d'abord, d'argumenter la manière dont les piétons *vivent* leur itinéraire et, ensuite, de structurer l'approche *bottom up* qui fut un des objectifs annoncés de cette recherche. Les itinéraires constituent une lecture *alternative* de l'histoire urbaine d'Athènes qui révèlent comment elle est *vécu*e, *senti*e, *critiqué*e et *pensée* par les habitants eux-mêmes. À la croisée d'une vignette et d'un calendrier personnel, ces itinéraires furent la base d'un examen empirique de la marche en proposant éventuellement un outil de travail aux aménageurs pour l'avenir.

Une dernière source d'informations *brutes* sur le terrain repose sur les discussions libres avec des locaux. Leurs témoignages ont contribué à mieux comprendre les ambiances des lieux observés et les caractéristiques de la marche que même une observation minutieuse ne nous aurait pas permis de voir. Les témoins sont dans leur ensemble des commerçants, ils ont été choisis en fonction de l'ancienneté de leur commerce et de leur localisation dans le lieu examiné, dans le but d'assurer une répartition équilibrée des *yeux* sur le terrain[251]. Après avoir fait un premier tri, quatre témoins ont été finalement retenus avec lesquels les discussions furent les plus fructueuses. Leurs commentaires complètent le discours des acteurs publics sur des sujets concernant les mêmes lieux car ils sont orientés vers des problèmes *sentis dans le quotidien*. Les discussions n'ont pas suivi un protocole ; une liste de questions générales a servi de guide mais la discussion était généralement improvisée. Il a été préférable de cacher le statut de chercheur au moment de commencer les discussions car, lors des premières tentatives, de nombreux commerçants relativement méfiants ont préféré ne pas participer à l'entretien. Les commentaires des témoins qui figurent dans la thèse respectent leur anonymat. L'assurance que leur identité n'allait pas être révélée, les a fait se sentir plus à l'aise et nous avons pu travailler dans une ambiance moins tendue au cours des discussions. Les itinéraires et les témoins nous ont permis de recueillir des informations importantes dont nous avons essayé de conserver l'originalité en insérant des extraits de leurs discours tels quels dans le texte.

[249] Pour un corpus analytique sur des méthodes d'observation de la marche cf. GROSJEAN, M., THIBAUD, J.-P. (dir.), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille : Éditions Parenthèses, 2001
[250] PETITEAU, J.-Y., « La méthode des itinéraires : récits et parcours », Dans M. Grosjean et J.-P. Thimbaud (dir.), *L'espace urbain en méthodes,* Marseille : Éditions Parenthèses, 2001, pp. 63-79
[251] TREMBLAY, M-A., « The key informant technique: a nonethnographic application », *American Anthropologist*, vol. 59, no. 4, 1957, pp. 688-701

Progression de l'argumentation

Trois parties structurent le raisonnement de ce travail (Figure 6).

La **première partie** examine les multiples facettes de la marche qui font que cette pratique, quasi triviale mais admirée pendant des années par des artistes, des philosophes et des écrivains, attire depuis peu la curiosité des sciences relatives à la ville. Quelle est la nature de la marche, quelles sont ses caractéristiques qui l'ont fait émerger ces dernières années en tant qu'un moyen pionnier de mobilité urbaine ? Comment malgré son ancienneté et sa simplicité, la marche apparaît comme une pièce maitresse du puzzle des espaces publics ? Plus particulièrement, dans une première étape, cette thèse cherche à comprendre en quoi la corporalité de la marche la transforme en une technique de déplacement distincte des autres. Sa capacité d'immerger l'être humain dans son environnement, naturel ou artificiel, son allure naturelle et son universalité en font une pratique contemporaine et un sujet notoire au sein des politiques publiques. Quelles sont les chevauchements possibles entre les deux nous permettant de voir le piéton comme un acteur clé des villes contemporaines ? Dans une deuxième étape, nous traçons les conditions de la naissance et de la maturation du *piéton* par rapport aux grandes étapes de l'histoire urbaine. À quel moment la marche change son rôle et devient un mouvement spontané, une variable dans l'aménagement des voies publiques ? Des passerelles aériennes et des passages cloutés aux nouvelles tendances de partage de la rue, l'approche de la marche par les urbanistes reflète – à chaque époque – des visions plus globales sur la ville. Sur quelle nécessité la ville du XX^{e} siècle a renouvelé son intérêt pour le piéton en lui accordant un réseau à part avec des voies piétonnisées dans les centres villes ? Dans une troisième étape, nous nous interrogeons sur la contribution de la marche à la réussite ou le dysfonctionnement des lieux publics. Quelle pourrait être aujourd'hui la valeur du terme *public* dans des espaces collectifs en transformation constante ? Est-ce que la marche pourra être le chaînon manquant entre urbanité et citoyenneté ?

Après avoir évoqué les dimensions de la marche, nous l'examinons comme une action purement géographique, c'est-à-dire située dans un lieu concret. Les parties 2 et 3 abordent deux périodes de l'histoire du centre historique d'Athènes, pendant lesquelles la marche a joué des rôles particuliers. Ainsi, la **deuxième partie** de la thèse analyse, pendant la période qui s'étend de 1834 au tournant de 1974, le rôle de la marche dans les lieux publics et au sein des préoccupations du pouvoir central. La marche urbaine est née à Athènes au moment de la structuration du réseau des transports en commun et de l'apparition de pratiques urbaines nouvelles des classes aisées. Les rails du tram ont unifié pour la première fois un espace urbain qui était jusqu'alors fragmenté et où régnaient des règles de tradition, d'ethnicité et de religion. La fréquentation piétonnière s'est densifiée autour de certains pôles d'interconnexion des transports publics. Comment les urbanistes ont tenté d'intégrer la marche dans un espace urbain fondé sur des principes d'embellissement et de modernisation ? Pour quelles raisons certains lieux attirent progressivement le public pédestre ? En quoi la spatialisation de la vie piétonne reflète la structuration économique de la ville et les cultures des classes sociales émergentes ? Comment la marche a-t-elle contribué à la formation des centralités du centre athénien tissées à la fin du XIX^{e} siècle ? Dans une dernière étape – cette deuxième partie de la thèse – on analyse dans quelle mesure la marche se rationalise après les années 1920. Comme dans d'autres villes européennes, les années 30 représenteront un tournant vers la marginalisation de la voie publique qui est principalement dû à l'urbanisation explosive de la capitale et à la manière dont les autorités ont géré la question des transports urbains. Comment la communauté scientifique athénienne approche-t-elle, entre 1920 et 1940, la marche ? Ce chapitre examine plus particulièrement les faits qui ont conduit à la transformation de son rôle dans l'image et la fonction des lieux publics. La détérioration de la qualité de vie révèle aussi

la mutation progressive des pratiques dans les espaces publics. La fuite des habitants et des emplois a provoqué le démantèlement des lieux publics ; les rues et les places centrales ne seront plus utilisées avec les mêmes temporalités, intensités et objectifs.

La **troisième partie** de la thèse examine la marche à partir du début des années 70, lorsque celle-ci occupera le devant de la scène de l'aménagement des espaces publics. Quelles sont les origines d'une telle prise de conscience en faveur des espaces publics et de la marche à pied ? Dans un premier chapitre, nous analysons comment les acteurs locaux approchent-ils la marche au sein de l'aménagement des espaces publics. Le chapitre porte un regard parallèle sur les discours des acteurs[252], ainsi que sur les études et les projets, et il examine les impacts des réflexions de cette époque sur les espaces publics centraux. Dans quelle mesure l'intervention des gouvernements sur l'espace, après les années soixante-dix [*metapoliteysi*], ciblant l'amélioration des conditions dans les rues, a conduit à la création de nouveaux paysages et centralités pour les piétons au sein du centre historique ?

Si le premier chapitre examine la marche dans l'ensemble du centre historique, le deuxième porte un regard sur deux espaces publics présentant un intérêt particulier, et a pour objectif une analyse plus ciblée sur la quotidienneté de la marche. Deux espaces convoités au cœur de cette zone d'action, deviennent le terrain d'une observation ethnographique qui tente de mettre en lumière une autre facette de la marche : sa capacité de s'épanouir dans des endroits qui échappent à l'aménagement sophistiqué et où la marche n'est guère l'élément protagoniste. Ce sont des espaces contestés et critiqués car ils n'offrent pas un environnement sûr et confortable. Que signifie alors un lieu adéquat pour la marche ? De quelle manière celle-ci est-elle pratiquée dans certains endroits ? Est-ce qu'on peut parler d'*éléments* de l'espace public favorisant la variété de la vie pédestre ? Quels sont les points de concentration, de dilution ou de conflit de la marche dans l'environnement parcouru ? Les deux espaces sont cruciaux non seulement en termes de centralité géographique mais surtout en termes d'épaisseur sociale, c'est-à-dire qu'ils rassemblent une richesse de pratiques, d'allures, de micro-comportements nés et créés au quotidien par les piétons.

Le troisième chapitre s'intéressera plus attentivement à la pratique de la marche en tant qu'expérience intégrale des lieux publics. Il s'agit, cette fois-ci, d'un regard *participatif* pour la compréhension de la marche. Nous l'examinons au moment où elle s'effectue, en marchant côte à côte avec l'habitant *interrogé* et en liant son expérience avec un corpus culturel et social sous-jacent. Le fait de marcher avec vingt et un habitants du centre athénien a pour but d'analyser dans quelle mesure la marche nourrit et se nourrit du lieu parcouru. En cherchant à éviter d'aborder la marche avec des présupposées, ce chapitre vise à mettre en avant une réflexion qui approche les pas quotidiens en tant qu'actions *didactiques*. Elles le sont pour l'usager car elles lui apprennent à *habiter* la ville et pas simplement à *occuper* l'espace public. Nous espérons démontrer que la marche est un moyen *d'habiter* la ville en nous appuyant sur un constant *frottement* avec des éléments spatiaux mais surtout avec des éléments sociaux présents dans des lieux publics comme l'interaction, le compromis, la tolérance, la curiosité et la négociation. Didactiques enfin pour l'aménageur, car elles lui rappellent l'importance du terrain, l'hétérogénéité des itinéraires et la richesse, parfois négligée, de l'information *brute* venant de la pratique de la marche. En synthétisant les réactions, les pensées, les aspects physiques du lieu et les paroles subjectives des habitants, les deux chapitres de cette thèse s'interrogent sur la marche en tant qu'expression humaine ultime, c'est-à-dire un *langage urbain* par excellence.

[252] Trois entretiens parmi les 42 entièrement retranscrits, sont présentés, à titre d'exemple dans l'Annexe 6

La mise en comparaison de la quotidienneté de la marche avec les politiques officielles d'aménagement des espaces publics, au regard du cas athénien, pourra ainsi servir à alimenter le débat actuel dans un contexte international.

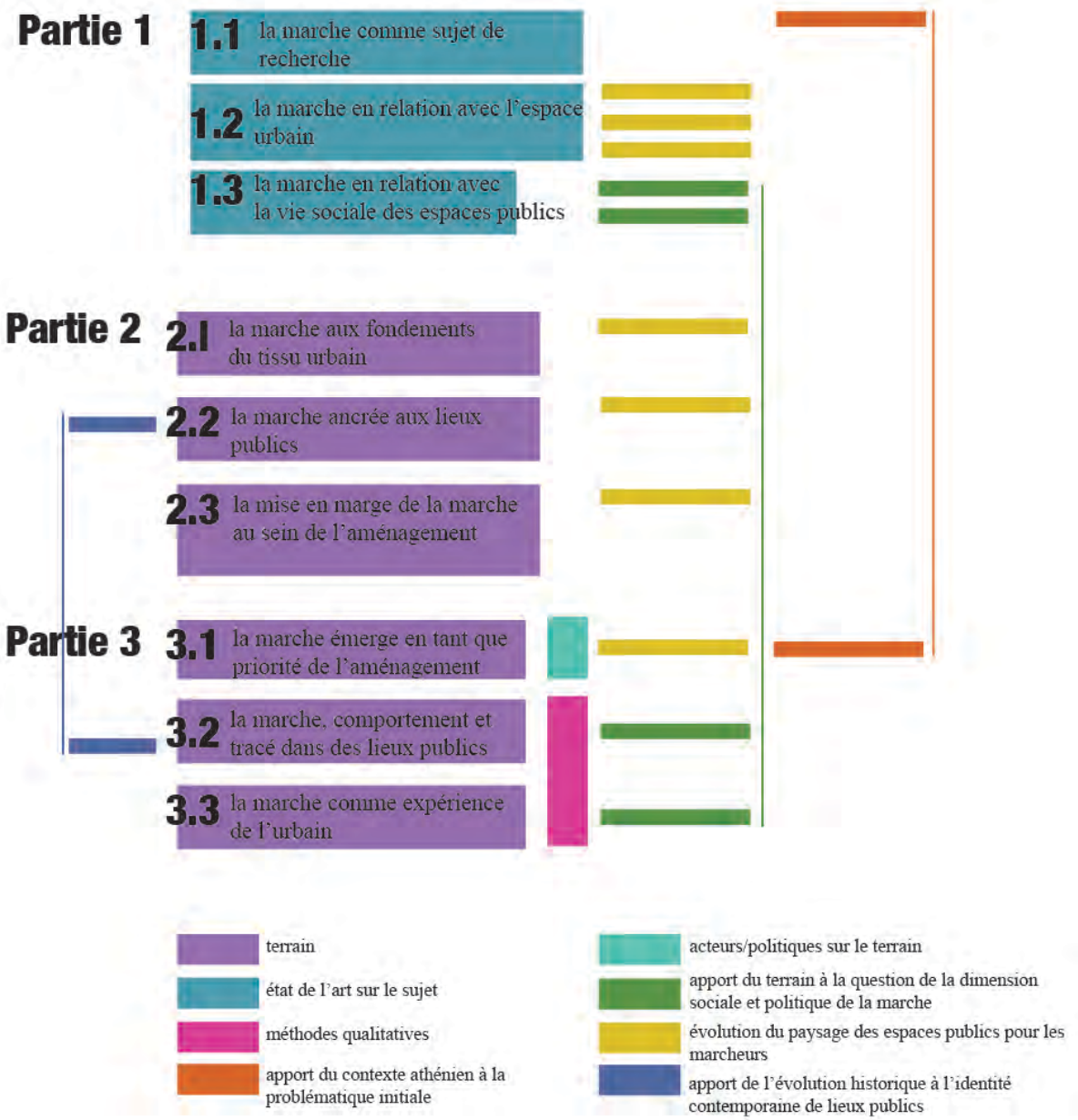


Figure 6 : Schéma explicatif de l'interrelation des parties et des chapitres de la thèse (Source : schéma réalisé par l'auteur)

La crise grecque : un contexte original pour révéler les enjeux de la marche à Athènes

Cette thèse n'a pas pu éviter d'être confrontée à deux sortes de limites. Consacrée à un sujet par essence multi scalaire, nous avons choisi d'accentuer certains aspects et d'en écarter d'autres. Cette étude ne prétend pas étudier de façon égale toutes les dimensions de la marche, bien qu'elle en reconnaisse l'existence. Elle n'a pas non plus pour but d'avancer des conclusions absolues sur la fonction et les tendances de l'évolution des espaces publics athéniens puisqu'ils se trouvent dans une période de fortes mutations. La plus grande partie de cette recherche a été élaborée pendant l'apogée de la crise économique et sociale grecque qui a commencé, officiellement, au début de 2010 avec le placement du pays sous la surveillance du Fond monétaire international. La pauvreté, le démantèlement de l'État providence et la rupture du tissu social ont eu des effets directs, particulièrement visibles dans les espaces publics qui sont devenus des condensateurs de tous les maux : la peur, la spéculation des activités privées, le délaissement, la criminalité. Étant notamment influencée par les discours officiels sur la peur de l'immigration et de la pauvreté, une partie de la population n'ose pas trop s'aventurer à marcher dans les ruelles du centre. Des quartiers autrefois animés sont plongés dans la décadence, et cette situation est aggravée par les actions spasmodiques des autorités. Les plus grands axes commerciaux du centre, comme ceux des rues *Stadiou* ou *Solonos*, comptent des centaines de commerces fermés aux rez-de-chaussée. À quelques mètres de là, dans des sites touristiques, les activités de restauration et de recréation avalent chaque pouce de l'emprise publique. Certains commerçants et habitants montrent de moins en moins de tolérance face aux différentes formes d'*appropriation illégale* des parvis, des escaliers ou des passages couverts privés ; les sans-abri et les colporteurs errants se multiplient. Une ambiance de polarisation sociale issue d'un conservatisme accéléré, menace la vie à l'extérieur. Dans un tel contexte, il est peu pertinent de dire que l'aménagement et les pratiques des espaces publics athéniens présentent une canonicité. Les ambiances et le rôle des lieux publics dans la vie quotidienne du centre se caractérisent donc plutôt par l'irrégularité que par la régularité. Toutes les décisions prises par l'État se font sous le prisme de l'urgence et de la nécessité en recourant à l'argument du *sens unique*[253]. Chaque tentative d'analyser la vie des lieux publics ne peut qu'être subjective. Plus qu'intimidées par la micro-criminalité, les rues d'Athènes sont menacées par une ségrégation spatiale qui s'aggrave. L'image des merveilleuses promenades des quartiers touristiques semble très éloignée des rues limitrophes où des groupes d'extrême droite se lancent dans une chasse à la haine contre des immigrants. L'objectif de cette thèse n'est pas de fournir une explication exhaustive de la réalité des lieux publics dans le centre historique d'Athènes, mais de révéler leur complexité en tant qu'ensembles de formes, de fonctions et de pratiques quotidiennes.

Si parler de la marche semble un choix *peu urgent* dans le contexte actuel d'importants bouleversements sociaux, économiques et politiques, nous sommes convaincus qu'une approche du centre d'Athènes dans sa quotidienneté *par le bas* et *par le pas* des habitants, est un repositionnement pertinent des questions sur les espaces publics et dès lors de l'avenir même de la ville. L'action modeste de la marche rend l'habitant témoin des changements visibles et non visibles dans l'espace public. Le piéton est abordé dans cette thèse non seulement comme un acteur de sa propre action mais surtout en tant qu'acteur de son pouvoir méconnu dans la redéfinition de l'espace collectif démocratique.

[253] Il s'agit d'un terme emprunté souvent par des médias au sujet des problèmes économiques et sociaux du centre-ville d'Athènes

Et pourtant, le seul qui puisse
prétendre être le véritable auto-mobile c'est le piéton
Francis Ribey

À travers la marche à pied, c'est en fait
du devenir de l'espace public que l'on parle
Jean Marc Offner

All truly great thoughts
thoughts are conceived by walking
Freidich Nietche

En théorie l'être humain descend des primates, grands marcheurs
dans la savane, en pratique, il descend de la voiture et il a mal au dos à cause
des vibrations dans la colonne vertébrale
Michel Puech

.

PARTIE I : La marche, un objet de recherche à la croisée des sciences, des arts et de la philosophie

Cette partie a pour objectif d'examiner la pluralité de la marche, de tracer son évolution parallèlement à celle de la ville et de justifier en quoi elle est une pratique indispensable pour la pérennité des espaces publics. La marche, tout en étant une pratique très ancienne et *triviale*[254], présente une fraîcheur et un caractère évolutif inéluctables. Des écrivains, des ingénieurs, des artistes et des géographes sont attirés par son originalité exceptionnelle car il s'agit d'une pratique unique liant parfaitement l'esprit au corps. Au-delà d'une technique exemplaire de l'anatomie humaine, la marche est le principal moyen de circuler et d'habiter dans le monde, et de ce fait elle s'est transformée en une thématique émergente dans chaque agenda politique affrontant les enjeux liés aux déplacements et à l'animation des espaces publics. Le marcheur dans l'espace urbain – que la société industrielle baptisa *piéton* – est devenu très tôt une préoccupation pour les autorités publiques ; l'évolution de la marche fut cependant aventureuse. Le destin du piéton et, par la suite, de la marche elle-même, dépend étroitement des transformations du cadre urbain et des pensées urbanistiques prépondérantes à chaque époque. Ainsi, piégé sur son trottoir et menacé par l'asphalte, le piéton regagne sa place de protagoniste dans la ville à partir des années 70. Ce retour fut possible grâce une synergie d'idées théoriques et de besoins concrets, le débat autour des qualités sociales de l'espace public coïncide avec une maturation des outils d'aménagement de ce dernier. La marche se place au centre des enjeux sur la revitalisation des centres historiques et sur l'équité des espaces publics grâce à sa capacité de *fusionner* le tissu urbain matériel avec le tissu social et d'immerger le sensible dans le vécu de l'habitant.

1. D'une pratique triviale à un acteur clé : le piéton

1.1 La marche, un mouvement originel et original

Le titre de ce chapitre n'est pas fortuit, il cherche à présenter le caractère binominal de la marche, qui contient, d'une part, l'action (marcher), et d'autre part, le sujet qui élabore cette action : l'homme. L'intégration du sujet *homme* dans l'action de la marche révèle ainsi l'essence de cette dernière. Il s'agit d'une pratique *faite* par les hommes, par des êtres pensants, avec leurs propres aspirations et particularités et qui nécessite un espace *conçu* pour ces derniers. Chaque essai d'aménagement de l'espace pour accueillir la marche est parallèlement une épreuve pour la compréhension de ses besoins, tout en se référant constamment à l'homme, générateur de cette action.

[254] D'après le terme utilisé par Yves Paccalet dans PACCALET, Y., *Le bonheur en marchant*, Paris : Lattès, 2000 et notamment p. 17

1.1.1 Definir la marche : une gageure

Le mot *marcher* est irréfutablement lié au mot *piéton*, car le *piéton marche*. Cependant, les deux termes se distinguent par rapport à leur apparition historique et aux transformations que leurs racines linguistiques ont connues ; la *marche* se réfère à une pratique très ancienne de l'homme. Selon le Dictionnaire *Le Grand Robert*, elle est liée au vagabondage, à la circulation sans but ou à l'aventure[255]. Vers le XV^{e} siècle, elle ne désigne pas encore clairement un déplacement. D'après Paul Zumthor[256], c'est pendant le Moyen Âge – époque à laquelle l'espace géographique s'étend vers d'autres continents – que des mots relatifs au déplacement changent de sens et que le terme *marcher*, qui s'utilise dans sa dimension physique sur un territoire donné, est perçu. Ce terme, avec sa double origine nominale et verbale, présente une polysémie liée à de nombreuses représentations humaines. Il est surtout utilisé pour décrire un processus plutôt que l'acte en soi d'*aller marcher*. L'usage du verbe se réfère alors tant à l'action humaine qu'au fonctionnement des machines décrivant une *activité continue, régulière et efficace*[257]. C'est à partir du XVI^{e} siècle que le mot *marcher*, dans son usage moderne, commence à prendre ce sens, il décrit le déplacement soit d'une troupe, soit d'un groupe de personnes. Toutefois, dans la langue française, le terme ne constitue pas seulement un verbe de déplacement – *comme aller* – mais un *verbe de mouvement, et à l'inverse du verbe aller, qui nécessite un complément de lieu, marcher est intransitif dans ses emplois dynamiques*[258].

Quant au terme *piéton*, on s'y réfère avec un certain laconisme dans certains dictionnaires de géographie. Le plus souvent, il est défini comme *celui qui marche* ou *l'être marchant*[259]. Edgar Morin le décrit comme un être *très suspect à Los Angeles : Là-bas, tout le monde est en voiture*[260]. Le mot *piéton* vient du latin *pedum*[261] qui, à son tour, a formé des dérivés comme *piétena, pédestre, péage,* et il signifie alors l'individu qui se tient sur ses pieds. Il exprime ainsi un statut, une posture et un moyen de se déplacer, contrairement au mot *équestre*. Toutefois, le terme *piéton* peut acquérir des connotations péjoratives signifiant *one who is dull, prosaic or unispired*[262]. Dans d'autres cas, il est celui qui exerce une activité corporelle laborieuse : *un bon piéton/une bonne piétonne est un homme/une femme qui marche longtemps sans se fatiguer*[263]. Ce n'est que récemment qu'il a acquis une définition plus large : *Le terme « piéton » remonte à un acteur propre et moyen même de sa propre locomotion ; tout marcheur nous révèle l'état de son âme et de son corps, l'étendue de sa fortune ou de sa misère, son rapport à lui-même et aux autres, son rapport à l'espace*[264]. Il existe, cependant, certaines difficultés dans la définition juridique du terme, car être piéton pourrait se référer à une pléthore de situations différentes : il peut être quelqu'un qui marche, mais aussi quelqu'un qui porte un grand colis sur un trottoir[265]. Dans le *Code de la route* français, publié en 1960, le piéton apparaît officiellement comme un *moyen de déplacement* distinct :

---

[255] OFFNER, J.-M., « Le piéton enchaîné ? Plaidoyer pour le vagabondage », *Recherche-Transport-Sécurité*, no. 3, 1984, pp. 23-25
[256] ZUMTHOR, P., *La mesure du monde : représentation de l'espace au Moyen Âge*, Paris : Seuil, 1993
[257] OFFNER, J.-M., *«* Le piéton enchaîné ? Plaidoyer pour le vagabondage *», op.cit.,* et notamment p. 24
[258] HONESTE, M. L., *De l'empreinte au mouvement : étude de sémantique cognitive et lexicale du mot « marche »*, Dans A. Vaillant (dir.), *Corps en mouvement*, Saint Étienne : Publications de l'Université de Saint-Étienne, 1993
[259] CHOAY, F., MERLIN, P., Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, *op.cit.*
[260] BRUNET, R., FERRAS, R., THÉRY, H., *Les mots de la géographie : dictionnaire critique. op.cit.,* et notamment p. 385
[261] CLEDÀT, L., « piéton », Dans *Dictionnaire étymologique de la langue française*, Paris : Hachette, 1912
[262] WEINER, S. C., SIMPSON, J A., *The Oxford english dictionary,* vol. XI, Oxford : Clarendon Press, 1989 et notamment p. 423
[263] PAUL, I., QUEMADA, B., *Trésor de la langue française. Dictionnaire de la langue du XIX^{e} et du XX^{e} siècle, 1789-1960*, vol. 13, Paris : Gallimard, 1988
[264] GOURDON, J.-L., *La rue – Essai sur l'économie de la forme urbaine*, Paris : L'Aube, 2001 et notamment p. 104
[265] ROBERT, F., *Le piéton, étude jurisprudentielle de ses droits et de ses obligations*, Paris : Dalloz, 1942

> *Le piéton, c'est celui qui va tout bonnement à pied, sans autre secours que ses deux jambes et, avec peut-être une canne ou un simple bâton sur lequel s'appuyer. C'est là son trait distinctif par rapport aux autres usagers de la route qui empruntent, pour se déplacer, soit un animal (cheval), soit une machine fabriquée par l'homme (bicyclette, motocyclette, automobile, etc.)*[266].

Le terme *piéton* commence, cependant, à être largement utilisé pendant la deuxième moitié du XX[e] siècle pour designer de nouvelles figures de la ville : le flâneur, le touriste, l'usager des transports, le visiteur, le promeneur et l'habitant marchant jusqu'au kiosque du coin de la rue[267].

Le mot *pied* présente – contrairement à *piéton* – une richesse de définitions. Issu du latin *pedem* (l'accusatif de *pes*), il désigne tout d'abord une partie corporelle de l'homme ou d'un animal, nous l'utilisons également pour décrire le support d'un objet, la partie basse de certaines choses, une unité ancienne de mesure ou tout simplement pour faire une métaphore. En français, *pied* fait partie d'un grand nombre de locutions comme *prendre pied*, qui signifie *s'établir solidement quelque part*, tandis que son plus ancien dérivé est *peton*, mot utilisé pour décrire le pied d'un enfant ou d'une jeune fille. Le terme *petonner* voulait dire, autrefois, *caresser quelqu'un* et *piétiner* signifiait *aller à petit pas*. De nombreuses expressions comprenant le mot *pied* sont utilisées depuis dans le langage commun : *Être à pied, remettre quelqu'un sur pied, avoir toujours un pied en l'air, disputer sur un pied de mouche, de pied ferme* ou encore *pied à pied*[268]. En 1660, apparaît l'expression *remettre sur pied*, qui signifiera *rétablir un malade*. Comme pour piéton, *pied* a aussi des connotations péjoratives, comme dans *va-nu-pieds*, apparue au XVIII[e] siècle et exprimant la pauvreté de quelqu'un[269].

Quant au mot *cheminer*, il change progressivement de sens pour désigner, au milieu du XVIII[e] siècle, l'action de travailler dur *; marcher* était un signe d'infériorité sociale pendant longtemps[270]. Vers la fin du XIX[e] siècle, le terme *pied*, en opposition à *tête*, désigne la bêtise humaine et ainsi, en 1872, *un pied* signifiait, dans la langue courante française, *un imbécile.* En 1878, *être à pied* est synonyme de *montrer qu'on est idiot*[271]. Quant à *pédestre*, il apparaît en 1529 pour désigner un soldat à pied[272]. En anglais, le premier usage du mot *piéton* (*pedestrian*) apparaît en 1791, et *pedestrianism* seulement en 1809. Comme Anne Wallace le souligne, les sens des termes autour de la marche démontrent pendant une longue période le rôle de cette pratique dans les contextes sociaux où régnaient la pauvreté ou la criminalité. Une fois que cette connotation a commencé à disparaître, la marche a pu être reformulée dans la culture et donc dans le langage, pour montrer quelque chose que l'on fait par choix et finalement, comme un moyen nous offrant une liberté : *a desired freedom from context*[273].

1.1.2 L'être humain, debout dans l'histoire

Malgré l'évolution du terme dans le langage, la marche, en tant qu'activité réelle, remonte aux origines de l'histoire humaine issue de l'esprit curieux de l'homme et de son besoin de chercher des moyens pour comprendre le monde qui l'entoure : *C'est ainsi qu'un jour, l'homme le plus téméraire de la tribu, se mit debout*

---

[266] BAILLY, A., *Le code du piéton : droits, devoirs, responsabilités*, Paris : L'Argus, 1959
[267] ALYN, M., *Le piéton de Venise*, Paris : Bartillat, 2006
[268] LITTRÉ, P.-É., *Dictionnaire de la langue française*, *op.cit.*
[269] *Ibid.*
[270] ARASSE, D., « La meilleure façon de marcher. Introduction à une histoire de la marche », Dans T. Davila (dir.), *Un siècle d'arpenteurs, les figures de la marche, de Rodin à Giacometti*, Paris : Réunion de musées nationaux, 2000, pp. 35-60
[271] REY, A., TOMI, M., HORDÉ, T., et al. (dir.), *Dictionnaire historique de la langue française*, Paris : Dictionnaires Le Robert, 2010
[272] REY-DEBOVE, J., REY, A., *Le nouveau Petit Robert : dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*, Paris : Dictionnaires Le Robert, 2006
[273] Il s'agit d'un argument de l'auteur Anne Wallace cité dans JARVIS, R., *Romantic writing and pedestrian travel*, London : Macmillan Press Ltd, 1997 et notamment p.18

devant le feu et disparu dans la nuit… En se lançant dans les ténèbres, il faisait acte de géographe[274]. L'homme se déplace à pied pour chercher sa nourriture et pour s'évader des environnements hostiles[275].

> *Leur aptitude à se déplacer sur deux pieds leur conférait plusieurs avantages. Comme ils étaient omnivores et capables de parcourir de vastes surfaces, ils réussissaient à accroître et surtout à améliorer l'ordinaire. Il leur fallait suivre, dans leurs migrations, des troupeaux de gazelles et autres herbivores*[276].

La capacité de marcher est ainsi le résultat d'une nécessité de survie. Au fil des années, le *bipedalisme* favorise le développent du cerveau humain[277]. Pour l'anthropologue Franc Mitchell, il faut chercher les origines de la marche dans les premiers voyages de migration[278]. Elle fut, dès le début, un acte solitaire et nomadique, lié aux rencontres et soulignant l'unicité humaine. Comme le montre le Dictionnaire des signes datant de l'an 110 et cité par Wang Yipei, il y a plus de cents mots avec divers radicaux attribuant à la marche différentes qualités liées à la vitesse, l'énergie et le fait d'être accompagné ou non[279]. Pourtant, comme David Le Breton le souligne[280], la marche est une manière de réduire l'immensité du monde aux proportions de notre corps. C'est pour cela que pour les premiers randonneurs, marcher était aussi un acte de plaisir, de recherche de l'harmonie avec la nature et du Soi, *une thérapie somatique et psychologique*[281].

Il ne serait donc pas exagéré de dire que la marche est liée à nos origines[282]. Or, pendant des siècles, les hommes ne marchaient pas volontairement dans la nature, seuls les pèlerins, des marchands, des clercs ou d'autres groupes sociaux de voyageurs professionnels, participaient à la grande mobilité humaine qui a caractérisé l'Europe du Moyen Âge et qui constituait une *société itinéraire* à part[283]. Pour les pèlerins, la marche est d'abord liée au voyage et à l'épreuve physique. Elle était considérée surtout comme un travail spirituel, mais aussi corporel ; comme le note Rebecca Solnit, *la spiritualité du sacré ne* réside pas seulement dans l'immatériel, mais aussi *dans le rapport direct* avec la terre, créant ainsi une géographie de force spirituelle[284]. Elle est marquée par la soif de l'homme de surpasser ses limites[285], une volonté inébranlable au fil des années. C'est ainsi que les randonneurs contemporains continuent de choisir des routes de pèlerinage célèbres, comme celle de Saint-Jacques-de-Compostelle, pour vivre ce sentiment[286].

Au-delà des longs trajets de pèlerinage et de migration, la marche volontaire, et souvent sans but dans la ville préindustrielle, était une pratique qui n'était exercée que par des vagabonds. Avant que la bourgeoisie ne mythifie la promenade, marcher pendant un long moment était synonyme d'absence d'un but et d'un point d'ancrage (comme un travail ou un foyer)[287] et était donc, très souvent, une cause de marginalisation de la société.

---

[274] TESSON, S., *Petit traité sur l'immensité du monde*, Paris : Équateurs, 2005 et notamment p. 77
[275] MICHAUD, Y., *Variétés du déplacement*, présenté à la 611ème conférence de l'Université de tous les savoirs, 15 janvier 2006
[276] TAMINI, N., *La saga des pédestrians : la grande histoire de la course à pied. De la nuit des temps à 1896*, vol. 1, Rodez : Edior, 1997 et notamment p. 17
[277] NICHOLSON, G., *The lost art of walking: the history, science, philosophy, and literature of pedestrianism*, New York : Riverhead Books, 2008 et notamment p. 15
[278] FRANCK, M., « La marche : un art de flâner et de quêter la liberté *», L'Autre Voie*, vol. 1, 2005
[279] BLEYS, O., YIPEI, W., *Le voyage*, Paris : Desclée de Brouwer, 2002 et notamment p. 16, p. 35 et p. 47 cité dans FRANCK, M., *La marche : un art de flâner et de quêter la liberté, op.cit.*
[280] BRETON, D. L., *Éloge de la marche*, Paris : Métailié, 2000
[281] FRANCK, M., « De la randonnée à la révolution », *Le Monde Diplomatique*, août 2004
[282] Tim Ingold et Jo Lee Vergunst diront : *Walking in this regard is much like talking and both are quintessential features of what we take to be a human form of life*. Cf. INGOLD, T., VERGUNST, J.L., *Ways of walking ethnography and practice on foot*, Aldershot, England : Ashgate, 2008
[283] ARASSE, D., « La meilleure façon de marcher » *op.cit.,* et notamment p. 40
[284] SOLNIT, R., *Wanderlust:* a *history of walking*, New York : Viking, 2000 et notamment p. 50
[285] CAMPBELL, F., *Feet of clay*, London : Random House, 1997
[286] FISSET, É., *L'ivresse de la marche. Petit manifeste en faveur du voyage à pied*, Paris : Transboréal, 2008
[287] WAGNIART, J. F., *Le vagabond à la fin du XIXe siècle*, Paris : Belin, 1999

1.1.3 Du pied à la pensée : aspects philosophiques

Toutefois, se promener dans la ville est une activité courante dans l'Antiquité. Dans la Grèce antique, la marche est une pratique noble exercée et promue par deux écoles philosophiques célèbres : les péripatéticiens et les stoïciens. Le terme *péripatétique*, venant de *peripatos*, décrit la marche ou plutôt la promenade protégée sous les arcades des bâtiments publics. Aristote liait la marche à la discussion philosophique autour du Lycée d'Athènes[288]. Pour les Grecs anciens, qui accordaient une importance majeure au comportement dans les espaces intérieurs, la déambulation à l'extérieur était un moment de liberté et de relâchement[289], la seule injonction faite aux disciples péripatéticiens était d'écouter leurs maîtres *en marchant*[290]. Plus tard, les Romains ont hérité de cette habitude des philosophes et l'ont ajustée à leurs propres coutumes. La marche émerge ainsi progressivement et devient un loisir quotidien courant dans les villas-jardins et les *porticoes* de la Rome antique[291]. La caractéristique de la marche, qui est de lier l'âme à la condition physique, reste une qualité reconnue pendant des années et en a fait une passion quotidienne pour des personnages fameux comme Nietzsche, Gandhi ou Rimbaud[292]. Il y a un siècle seulement, Macaulay Trevelayn notait : *I have two doctors, my left leg and my right. When body and mind are out of gear I know that I have only to call in my doctors and I shall be well again*[293]. La marche dans la nature, en tant que plaisir en soi, se répand surtout à partir le XVII^{e} siècle. Le romantisme anglais et allemand fait, depuis 1780, de la marche une pratique de plaisir. En France, cette conviction arrive en XIX^{e} siècle grâce à Jean-Jacques Rousseau qui est un des premiers philosophes à exalter ses qualités et à la considérer comme la condition naturelle de l'homme. Marcheur passionné, pour lui la marche est un *état* admirable où l'homme se trouve libéré des impositions de la société et des conforts technologiques[294]. Rousseau trouve, dans cette pratique solitaire, des manières d'être en simplicité, sans dépendances, et donc de rester seul avec ses pensées et ses rêves[295]. Il écrit dans *Confessions* : *La chose que je regrette le plus dans les détails de ma vie dont j'ai perdu la mémoire est de n'avoir pas fait des journaux de mes voyages. Jamais je n'ai tant pensé, tant existé, tant été moi, si j'ose ainsi dire, que dans ceux que j'ai fait seul et à pied*[296].

Ce n'est pas un hasard que marcher soit aussi une activité très répandue dans les cultures de méditation occidentale et orientale[297]. Michel Jourdan et Jacques Vigne soulignent que l'engagement de notre corps et du souffle avec le sol repoussent notre organisme vers un état d'équilibre naturel[298]. La marche est ainsi une technique corporelle est spirituelle liée à l'extase des chamans, aux liturgies de purification dans des tribus montagneuses mexicaines et à la recherche de sérénité chez les Tibétains. Même si à première vue elle apparaît comme une activité fatigante, elle est, en fait, un repos pour notre organisme car en marchant, nous nous offrons une oxygénation parfaite du cerveau et une posture correcte du squelette. Les philosophes contribueront par le pouvoir de la marche à faire franchir des seuils, physiques ou mentaux, et à nous questionner sur le monde qui nous entoure. Incitant le dialogue intérieur, la marche s'épanouit dans le silence, la pérennité étant le contexte pour une médi-

[288] RUDOFSKY, B., *Streets for people: a primer for americans*, New York : Doubleday & Company Inc., 1969 et notamment p. 83
[289] VLASTOS, T., *Architecture du mouvement urbain*, thèse soutenue devant l'Université de Liège, 1983 et notamment p. 42
[290] LAMOURE, C., *Petite philosophie du marcheur*, Toulouse : Milan, 2007 et notamment p. 47
[291] O'SULLIVAN, T. M., *Walking in roman culture*, *op.cit.,* et notamment p. 5 et pp. 6-15
[292] GROS, F., *Marcher, une philosophie*, Paris : Carnets Nord, 2009
[293] TREVELYAN, G. M., *Clio, a muse and other essays literary and pedestrian*, London : Longmans Green and Co.,1913
[294] SOLNIT, R., *Wanderlust*: *a history of walking*, *op.cit.,* et notamment p. 19
[295] ROUSSEAU, J.-J., RODIER, H., *Les rêveries du promeneur solitaire*, Paris : Garnier, 1960
[296] THOMPSON, C. W., *Walking and the french romantics: Rousseau to Sand and Hugo,* New York : P. Lang, 2003
[297] JOURDAN, M., VIGNE, J., *Marcher, méditer*, Paris : Albin Michel, 1998
[298] *Ibid.*

tation parfaite. En marchant, nous sommes placés dans une position d'*écoute* de l'autre, de l'environnement et de nous-mêmes.

Des philosophes célèbres comme Heidegger sont attirés par les sentiments puissants que l'effort corporel de la marche procure. Dans une conférence donnée en 1851 sous le titre *De la marche*, Henri David Thoreau fait une apothéose de celle-ci dans la nature en disant qu'*elle est en soi l'entreprise et l'aventure de la journée*. Selon lui, la marche n'est pas un simple exercice physique, mais une position de liberté totale : *Si vous êtes prêts* à *abandonner père et mère, frère et sœur […] alors vous êtes prêts pour aller marcher*[299]. Dans les textes de Thoreau, la marche est présentée comme un plongement dans l'inconnu et dans la non-conformité : *Les routes sont faites pour les chevaux et les hommes d'affaires*[300]. Pour lui, les pas du marcheur n'ont pas de prérequis, mais sont guidés par un magnétisme ayant comme seul point de référence la maison. Pour Karl Gottlob Schelle, la marche dans la nature est principalement un exercice intellectuel. Schelle la relie à la sollicitude qui est l'ingrédient indispensable pour qu'elle puisse devenir une forme de contemplation : *La marche qui nous laisse totalement* à *nous-mêmes*[301]. Loin d'Europe, à Kyoto, célèbre reste encore aujourd'hui le sentier entouré de cerisiers connu comme *The Philosopher's Walk*, grâce au philosophe Nishida Kitaro[302]. Friedrich Nietzsche se réfère aussi, dans plusieurs de ses œuvres, à la marche, et souligne sa congénialité à la philosophie. Pour Nietzsche, c'est la *pratique* de l'espace qui favorise le déploiement de l'imagination[303]. D'autres soutiennent[304] que la vraisemblance entre le battement de notre cœur et le mètre ïambique fait de la marche une pratique corrélative à la poésie, et pour cette raison un remède pour l'âme humaine. En 1990, Pol Bury écrivait dans la préface de *la Théorie de la Démarche* d'Honoré de Balzac : *le mouvement est l'évolution, il n'est plus un moyen, mais un état*[305]. Balzac se plonge dans une analyse minutieuse du mouvement de la marche. Pour lui, la mise en lenteur, l'analyse du fragment de la marche est la méthode la plus pertinente pour la compréhension profonde de celle-ci ; car selon Balzac, elle cache tout un microcosme de gestes et de motifs qui forment un univers presque imaginaire et qui ne sont visibles qu'à travers une analyse détaillée. Le philosophe Søren Kierkegaard la compare au cheminement de la vie et la considère comme un exercice idéal qui nous permet de nous éloigner de tout et de tous[306]. Pour les philosophes, la marche est une excitation spirituelle et un contact symbolique avec la Terre : c'est à travers la marche que *la terre nous est exposée*, dit Edmund Husserl. Paul Ducros souligne à son tour, à propos des travaux d'Husserl, que *la marche se présente comme expérience perceptive complète dans laquelle* « *vision* » *et* « *toucher* » *sont portés par le* « *se mouvoir* »*, elle ouvre les choses, l'espace et le monde*[307]. Le philosophe Franz Hessel désigne la flânerie comme le moyen de *grappiller* des signes en arpentant les rues. Pour Hessel, la marche est alors une action qui nous permet de voir les choses dans leur ampleur, dans leur totalité, et dans leur profondeur. Marcher dans la ville est le moyen, d'après Husserl, de regarder toutes les facettes de celle-ci, et donc son visage réel[308].

[299] THOREAU, H.-D., *De la marche*, Paris : Mille et une nuits, 2003 et notamment p. 18
[300] *Ibid.* et notamment p. 19
[301] SCHELLE, K. G., *L'art de se promener*, Paris : Payot Rivages, 1996 et notamment pp. 72-124
[302] YUSA, M., *Zen and philosophy: an intellectual biography of Nishida Kitarô*, Honolulu, Hawaii : University of Hawaii Press, 2002 et notamment p. 122
[303] FRECHURET, M., « *Le pied arpenteur* » Dans Th. Davila (dir.)*, Un siècle d'arpenteurs les figures de la marche*, *de Rodin à Giacometti*, Paris : Réunion de musées nationaux, 2000, pp. 157-225 et notamment p. 159
[304] « In praise of the daily walk », *The Guardian*, 16 novembre 2010
[305] BALZAC, H., *Théorie de la démarche*, New York : Didier, 1853 [1833]
[306] THOMAS, R., « La marche en ville : une histoire de sens », *op.cit.*
[307] DUCROS, P., « La Terre : La théorie du géostatisme d'Edmund Husserl », *Bulletin d'analyse phénoménologique*, vol. 3, no. 5, 2007 et notamment p. 6
[308] HESSEL, F., *Promenades dans Berlin*, (trad.) J.-M. Belœil, Paris : L'Herne, 2012 [1929]

1.1.4 Marcher : une motivation esthétique

Les facettes de la ville sont aussi nombreuses que les manières de marcher, note Maurice Frechuret[309]. Cette richesse de la marche en tant qu'*action corporelle* inspire les arts plastiques et visuels qui voient d'ailleurs dans la figure du marcheur le symbole parfait de l'avancée de l'homme. Déjà depuis la Renaissance, la plasticité de la marche fournit les arts visuels avec un vocabulaire riche. L'homme debout est la figure prépondérante dans de nombreuses représentations religieuses et mythologiques. Depuis le XIX[e] siècle, la déambulation devient un terrain vaste d'expérimentation pour les arts et approche la marche dans sa dimension cinéplastique, mais aussi fantasmatique, souligne Thierry Davila[310]. La ville perçue par la bourgeoisie qui se promène à la fin du XIX[e] siècle, devient la nouvelle thématique des photographes et des peintres qui s'essayent à faire des cadrages du paysage à travers l'œil en mouvement[311]. Dans la même lignée, l'architecture se préoccupe de l'échelle du corps humain circulant à l'intérieur des bâtiments, restant debout devant les édifices ou arpentant le tissu urbain. Pourtant, pour Leon Battista Alberti, le corps humain est la première unité fiable de mesure du monde[312]. Ce n'est pas un hasard si la position debout est reprise tant dans l'art de la Renaissance, que dans la société actuelle, et que pour la première fois on accorde une vraie confiance aux pouvoirs de l'homme. Même Le Corbusier, le plus grand adepte de l'automobile, avoue, quelques années avant la publication de la Charte d'Athènes et à propos de son projet sur la Villa Savoye, que *c'est en marchant, en se déplaçant que l'on voit se développer les ordonnances de l'architecture*[313].

Au cours du XX[e] siècle, la marche devient une méthode d'expérimentation artistique. Les situationnistes[314] la voient comme un moyen révolutionnaire leur permettant de s'interroger sur l'expérience urbaine[315]. La marche est considérée comme le meilleur instrument pour décortiquer la ville. En analysant la déambulation et en synthétisant les images que des corps ambulants reçoivent, les situationnistes proposeront un regard tout neuf sur la manière dont la vie est vécue[316]. La marche est ainsi, pour les situationnistes, un *acte commémoratif* liant les lieux à la mémoire[317]. Dans cette lignée, Guy Debord introduit officiellement la psychogéographie qui cherche à examiner comment l'environnement urbain est susceptible d'agir sur les émotions de l'homme qui le parcourt. En 1956, dans la *Théorie de la Dérive*, Debord présente la marche comme un moyen révolutionnaire de recherche sur le terrain :

> *Une ou plusieurs personnes se livrant à la dérive renoncent, pour une durée plus ou moins longue, aux raisons de se déplacer et d'agir qu'elles connaissent généralement, aux relations, aux travaux et aux loisirs qui leur sont propres, pour se laisser aller aux sollicitations du terrain et des rencontres qui y correspondent*[318].

---

[309] FRECHURET, M., « Un siècle d'arpenteurs, les figures de la marche », Dans Th. Davila (dir.), *Un siècle d'arpenteurs les figures de la marche*, *de Rodin à Giacometti*, Paris : Réunion de musées nationaux, 2000, pp. 9-35 et notamment p. 10
[310] DAVILA, T., *Marcher créer. Déplacements, flâneries, dérives dans l'art de la fin du XX[e] siècle*, Paris : Regard, 2002 et notamment pp. 10-15
[311] LUGON, O., « Le marcheur », *Études photographiques*, no. 8, 2000
[312] MORRA, J., SMITH, M., (eds.), *Visual Culture: experiences in visual culture,* New York : Routledge, 2006 et notamment p. 57
[313] LE CORBUSIER, JEANNERET, P., BOESIGER, W., et al., *Œuvre complète*, Basel : Birkhäuser, 1995
[314] L'Internationale situationniste fut un mouvement qui est apparu dans les années 60 visant notamment à contester les usages de la ville imposés par l'urbanisme moderne et prévalant à l'époque. Cf. CHOLLET, L., *Les situationnistes : l'utopie incarnée*, Paris : Gallimard, 2004. En dérivant dans la ville, les situationistes tenteront de construire de nouvelles *situations* révélant à l'habitatnt des réalités autres que celles tissées par le monde du marchandisme et du spectacle, soulignera le philosophe Thierry Paquot. Cf. PAQUOT, Th., « L'art de marcher dans la ville *», op.cit.,* et notamment p. 211
[315] McDONOUGH, T., *The situationists and the city*, London : Verso, 2009
[316] SADLER, S., *The situationist city*, Cambridge : The MIT Press, 1998
[317] ROSENBERG, E., « Walking in the city: memory and place *»*, *The Journal of Architecture*, vol. 17, no. 1, 2012, pp. 131-149
[318] DEBORD, G., « Théorie de la dérive *»*, *Les Lèvres nues*, no. 9, novembre, 1956

Les différentes unités d'atmosphère et d'habitation, aujourd'hui, ne sont pas exactement tranchées, mais entourées de marges frontières plus ou moins étendues. Le changement le plus général que la dérive conduit à proposer, c'est la diminution constante de ces marges frontière, jusqu'à leur suppression complète.

Pour Lucas Raymond[319], la marche est une pratique épisodique, l'expérience aventureuse de l'orientation découpe l'action de marcher en mini-épisodes. Richard Long en parle comme : *The kind of movement that acts as framework for all the others. The archetypal symbol of human movement.* Il utilise la marche pour faire son art, car traverser des paysages, créer des sentiers et chercher finalement l'expérience intime avec son propre corps, est, pour Long, une œuvre artistique[320] en soi. Pour Ben Jacks, la marche est la preuve de notre appartenance à ce monde : *How do we know and position ourselves within cities? […] simply we walk: we survey the terrain, we wander, we see and we are seen*[321]; c'est une manière de faire face à des territoires aliénants ou inconnus. Pour d'autres, comme l'artiste Caleb Smith, la marche dans la ville est surtout exploratrice et pour cela, elle peut être comparée à une performance ou à un jeu de rapprochement de notre quotidienneté[322], et pratiquée en groupe, c'est une occasion de réassembler des paysages fragmentés de la ville postmoderne. Elle est ainsi utilisée comme un langage dans la tentative d'explorer, de comprendre, de transformer l'espace public. Son caractère conflictuel entre utilité/inutilité, conscience/inconscience, visibilité/invisibilité[323] font de la marche une piste très large d'approfondi artistique, ce qui est prouvé aussi dans de nombreux événements qui s'organisent autour du sujet[324]. La marche devient finalement une pratique largement diffusée au sein des arts qui y trouvent un acte provocateur, synonyme de liberté : *Retraite forcée ou marche de libération, toute une série de pas communs révèlent la dynamique et la violence de la nature de l'homme*[325].

En 1964, l'architecte Herron Ron a présenté son projet utopique de *Walking City, une ville qui peut se déplacer en cherchant ses propres ressources* et en faisant preuve de la force de la marche : la flexibilité et l'efficacité ; mais son pouvoir symbolique demeure aussi dans sa banalité. Au cours de sa représentation en 1997 au Mexique, l'artiste anglaise Francis Alys a déclaré : *Sometimes making something leads to nothing*[326]. L'intérêt de la marche c'est qu'elle conduit toujours quelque part et qu'elle n'a pas besoin de raisons spécifiques pour s'y adonner. Marcher n'a pas nécessairement un sens, comme le fait remarquer Hamish Fulton : *l'action de marcher ne laisse aucune trace,* elle ne trouve un sens qu'à travers le temps, l'espace et la personne qui l'effectue. Nombreux sont les artistes qui flirteront avec elle en vue de trouver de nouvelles manières d'exprimer leurs messages et de communiquer avec le public. Depuis 1993, Tim Brennan marche avec des groupes de personnes en les guidant vers des points-repères de la ville où il lit des extraits de textes racontant l'histoire de chaque lieu[327]. Dans la même lignée, le projet des artistes Jannet Cardiff et George Bures Miller[328], vise à faire de la marche un moyen de contact entre le présent et le passé. Dans une ancienne gare de train à Kassel en Allemagne, les participants au projet y déambulent, tablette à la main, en regardant sur les écrans des événements et des personnes se trouvant dans le même endroit à une autre époque. C'est à travers la marche et la mémoire, que l'artiste tente

[319] Il s'agit d'une étude exploratoire de la marche dans le métro de Tokyo. Cf. LUCAS, R., « Taking a line for a walk: walking as an aesthetic practice, In T., Ingold, J. Vergunst and L. Aldershot (eds.), *Ways of walking: ethnography and practice on foot*, England : Ashgate, 2008, pp. 169-184
[320] CORK, R., LONG, R., FULTON, H., Richard Long: *Walking in circles*, New York : George Braziller, 1991
[321] JACKS, B., « Walking the city: Manhattan projects *», Places*, vol. 18, no. 1, 2006
[322] Son projet sous le titre *New York City walk* a duré deux ans. Cf. http://www.newyorkcitywalk.com
[323] PHILLIPS, A., « Cultural geographies in practice: walking and looking ». *Cultural Geographies*, vol. 12, no.4, 2005, pp. 507-513
[324] Cf. L'exposition sur la marche organisée en 2013 sous le titre *WALK ON* rassemblant des artistes comme Marina Abramovic et Francys Alys
[325] FRANCK, M., « La marche : un art de flâner et de quêter la liberté *», op.cit.*
[326] Voir le site officiel de l'artiste http://www.francisalys.com/public/hielo.html
[327] http://www.walkinginplace.org/converge/exchange.htm
[328] http://www.cardiffmiller.com/artworks/walks/alterbahnhof_video.html

ainsi de révéler l'importance de la vie du présent. Dans une démarche différente, l'artiste Reg Carremans[329], a placé un tissu spécial sous ses chaussures et a commencé à arpenter les paysages d'Irelande en cherchant à recueillir le plus possible de couleurs de chaque lieu, pour qu'elles deviennent par la suite la base pour ses canevas. En 2004, Christina Kubish[330] a expérimenté un système de captation de sons électromagnétiques d'un environnement souterrain qui autrement ne sont pas audibles. Les participants portaient des casquettes et parcouraient les différents environnements de la ville, ils contribuaient ainsi à répertorier une pléthore de sons inaudibles à l'oreille humaine présents dans l'environnement parcouru quotidiennement.

1.1.5 Arpenter les rues de la ville par la littérature

Serait-il exagéré de dire que notre admiration pour la ville est née grâce à la marche ? En 1918, Guillaume Apollinaire, dans son essai *Le flâneur de deux rives*, confie : *Je vais le plus rarement possible dans les grandes bibliothèques. J'aime mieux me promener sur les quais, cette délicieuse bibliothèque publique*[331]. Cette conviction que se promener dans la ville peut devenir la source la plus riche de *stimuli* et de détails du quotidien a inspiré la littérature du XX[e] siècle en créant un genre en soi : la littérature urbaine. Des écrivains surréalistes comme Louis Aragon, André Breton et Philippe Soupault ont été influencés par la figure féminine arpentant la ville[332]. Louis Pierre Fargue tente de décrire le Paris des années 30 en commençant par l'échelle de ses pieds, par des lieux où il retourne et auxquels il s'habitue : *De bonne heure, je ne me suis intéressé qu'à ceux qui opèrent, si je puis dire, dans les zones précieuses, et se servent d'outils de plus en plus difficiles à trouver, délicats à entretenir*[333]. Cependant, la marche se trouve également davantage dans la matérialité que dans l'immatérialité. Fargue, immobile dans son lit les derniers jours de sa vie, s'écria : *Je parle, je marche, je me souviens, c'est tout un. Et toutes ces opérations, je les fais de mémoire, rien dans les mains, rien dans les poches*[334]. L'imagination est, en ce sens, familière à la marche. La ville offre un spectacle inattendu à celui qui décide de se perdre dans ses rues : *Le lecteur peut être certain qu'il m'est arrivé plus souvent de faire un cercle autour d'un chanteur des rues que de prendre une salle d'Opéra : cela coûte moins cher et c'est quelques fois aussi amusant*, avouera Victor Fournel[335]. Nombreux sont les écrivains qui, en tant que flâneurs, choisissent le cadre urbain afin de dresser leurs histoires et le plus souvent ce regard fureteur de la ville va de pair avec un rythme lent : *Marcher lentement dans des rues animées procure un plaisir particulier […] on est débordé par la hâte des autres*[336]. Le boulevard devient une scène de spectacle pour le marcheur écrivain, et le paysage changeant des rues qui défilent, une source précieuse d'inspiration : *le boulevard qui ne ressemble jamais à lui-même, ressent toutes les secousses de Paris*[337]. Jean-Christophe Bailly, qui a vécu à Paris dans les années 60, décrit la ville comme une collection d'histoires, une mémoire vivante et une racontée. Pour l'art littéraire, la marche est alors une action d'abord *transformatrice*[338], qui engage le corps du créateur au fur et à mesure que ce dernier traverse la pluralité des endroits. Il existe cependant différentes manières de regarder la ville. Samuel Bordreuil parle du *badaud* et du

[329] http://regcarremans.com/work/pathscape/
[330] http://www.christinakubisch.de/en/works/electrical_walks
[331] APOLLINAIRE, G., *Le flâneur des deux rives*, Paris : Galllimard, 1994
[332] *The love of a citizen for his city and the lust of a man for a passeby has become one passion. And the consumption of this passion is on streets and on foot. Walking has become sex*. Cf. SOLNIT, R., *Wanderlust: a history of walking*, *op.cit.,* et notamment p. 209
[333] FARGUE, L.-P., *Le piéton de Paris*, Paris : Gallimard, 1932
[334] FARGUE, L.-P., *Autre piéton : rêveries d'une mémoire solitaire*, Saint-Clément : Fata Morgana, 2010 et notamment p. 15
[335] FOURNEL, V., *Ce qu'on voit dans les rues de Paris*, Paris : E. Dentu, 1867
[336] HESSEL, F., *Promenades dans Berlin, op.cit.*
[337] BALZAC, H., *Le diable à Paris : Paris et les Parisiens*, Paris : Michel Levy Frères, 1857
[338] MACAULEY, D., « Walking the city: an essay on peripatetic practices and politics », *Capitalism Nature Socialism: a Journal of Ecology* , vol. 11, no. 4, 2000, pp. 3-43

lorgneur pour distinguer le regard détaillant et le regard détendu qui se laissent guider par toutes sortes d'interruptions possibles[339].

Car la ville, dira Pierre Sansot, est un lieu riche de symboles et de signes : *Un carrefour apparaît toujours inconsciemment pour le piéton comme un lieu où tout s'envole, chapeaux, journaux, conversations […] où il faut s'amarrer […] contre les flux ou contre les autres passants*. Sansot[340] insiste sur la valeur que représentent les plus insignifiants aménagements pour les pas du piéton, mais aussi et surtout, pour sa psychologie ; quand les plus modestes éléments urbains peuvent déterminer ses actions : l'existence d'un seul poteau suffit pour regrouper autour de son mat un peu d'espace, et sur le trottoir, et sur la chaussée. La rue elle-même se perçoit, s'articule et s'évanouit à chaque instant, en fonction du véhicule attendu. Pour Sansot, la reconnaissance des signes familiers dans la rue a une importance majeure pour[341] l'épanouissement du piéton : *Nous apercevons dans une rue les gens qui entrent et sortent de leur domicile […] cette preuve de timidité et de délicatesse que les piétons perçoivent dans la rue est perdue sur le boulevard de la parfaite ordonnance*[342].
Ainsi, il semble, d'après David Le Breton, que la seule clé pour une interprétation fidèle de la ville pour savoir si elle est *vivante* ou *morte* ou *animée* ou *déserte*, sont les passants : la ville n'existe finalement que par les pas de ses habitants[343]. Ces pas commencent et fleurissent aux rez-de-chaussée. L'interprétation d'une ville débute par ce premier niveau élémentaire où le piéton est en contact avec le sol naturel. C'est là où le marcheur cherchera des légumes dans un magasin à proximité ou rencontrera ses amis au restaurant du coin. Les rez-de-chaussée sont à la fois des points d'ancrage et des excuses de pause pour le marcheur, en *crochetant* les itinéraires du piéton. Cette *toile de trajectoires* change en fonction des choix imprévus du piéton dans le temps et en s'adaptant à ces *pôles magnétiques*[344] des usages des rez-de-chaussée. Les rythmes du marcheur changent aussi selon la gestion du temps des pas de chacun : *Le trottoir est une auberge espagnole qui accueille tous les rythmes de déambulation.* Mais la ville moderne n'est pas toujours accueillante pour nos pas et de fait, les essayistes du début du XX^{e} siècle l'ont critiquée et la perçoivent comme un *choc* pour les expériences de l'habitant. Georg Simmel[345] reproche à la grande métropole le fait d'être trop inhumaine dans ses rythmes frénétiques et souligne que l'agitation constante provoque une espèce d'anesthésie à l'homme de la société moderne :

> *Une vie consacrée au plaisir effréné fait dont on est blasé parce que les nerfs sont sollicités à l'extrême jusqu'à ce qu'ils ne réagissent plus du tout […] C'est dans une certaine mesure le triomphe de cette concentration des hommes et des choses qui s'affirme ici en suscitant chez l'individu des réactions nerveuses extrêmes […] Car la réserve et l'indifférence réciproque – ces conditions spirituelles de vie qui dans un environnement de vastes dimensions permettent l'indépendance de l'individu – ne sont jamais aussi fortement perçues que dans la foule dense de la grande ville*[346].

À l'inverse, pour Walter Benjamin, la marche va de pair avec les sens et c'est grâce à la stimulation de ceux-ci que la description d'une ville prend de l'importance : *Berlin est une ville déserte […] car la largeur des trottoirs est princière. Ils font du plus pauvre des diables un grand seigneur qui parade sur la terrasse de son château, et*

[339] BORDREUIL, S., « Cultures, attentions visuelles et orchestrations des mobilités », Dans S. Allemand, F. Ascher et J. Lévy (dir.), *Les sens du mouvement : modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris : Belin, 2005
[340] SANSOT, P., *Poétique de la ville*, Paris : Payot & Rivages, 2004 et notamment p. 276
[341] *Ibid.*, et notamment p. 277
[342] *Ibid.*, et notamment p. 286
[343] BRETON, D. L., *Éloge de la marche*, *op.cit.,* et notamment p. 126
[344] *Ibid.*, et notamment p. 130
[345] SIMMEL, G., « The metropolis and mental life (1903) », *op.cit.*
[346] *Ibid.,* et notamment p. 19, p. 21 et p. 30

au Kremlin l'oreille est infiniment plus occupé que l'œil […] il note les nombreux enfants dans les rues de quartiers prolétariens quant à Paris, elle : *est la grande salle de lecture d'une bibliothèque qui traverse la Seine*[347].

Pour Benjamin, *marcher* dans la ville est avant tout l'action de *se laisser guider* par le sentiment :

> *À l'approche de ses pas, le lieu a commencé à s'agiter ; destitué de langage et d'esprit, la simple proximité intime du lieu lui fait des signes et lui donne des instructions […] cette ivresse anamnestique qui accompagne le flâneur errant dans la ville, non seulement trouve son aliment dans ce qui est perceptible à la vue, mais s'empare du simple savoir, des données inertes, qui deviennent ainsi, quelque chose de vécu, une expérience*[348].

Ainsi, la ville se déploie devant les yeux du marcheur qui, selon sa volonté d'observation, peut explorer un terrain vaste de signes. Pourtant, il ne s'agit pas seulement des objets, des façades, des couleurs, l'immensité des signes repose surtout sur le nombre de passants. Siegfried Krakauer s'est trouvé envoûté par l'originalité des rues populaires : *Dans des rues des vingt villes dont se compose Paris, prospère la flore des petites gens. Tandis que les classes supérieures disparaissent derrière les murs des immeubles et des autos, les gens modestes, eux, poussent n'importe où, sauf dans les habitations… le pavé leur sert d'humus et la voie publique est leur chez-soi*[349]. Pour Krakauer, il y a en plus une liaison non hasardeuse entre les termes *pas*, *passé* et *passer* : *Le mot pas, lié à la marche et à la rue, et le mot passé (qui a donné passage) viennent également du verbe latin « passare » qui a donné passer et le passé*. Dans l'œuvre de Kracauer, la rue est fondamentalement un espace-lieu, un espace doté d'une histoire[350]. C'est une conviction que partage aussi Charles Baudelaire, qui soutient qu'il faut se mélanger avec la foule pour percevoir la gravité historique et sémiologique de la ville : *Celui qui regarde du dehors à travers une fenêtre ouverte, ne voit jamais autant de choses que celui qui regarde une fenêtre fermée […] Ce qu'on peut voir au soleil est toujours moins intéressant que ce qui se passe derrière une vitre*[351]. Georges Perec était d'accord avec le fait que l'observation des autres et de la ville est un des plus grands plaisirs pour un piéton. Il souligne que pour la compréhension systématique de la ville, une simple perception n'est pas suffisante. Il montre, au contraire, que le regard insatiable est nécessaire pour que le piéton puisse décortiquer la richesse visuelle de la rue : *On n'a encore rien regardé, on n'a fait que repérer ce que l'on avait depuis longtemps repéré*[352].

Les rues de la ville, qui *n'appartiennent en principe à personne*[353], inspireront et guideront les plumes des littéraires à travers la marche. La ville, si attrayante aux yeux du promeneur conscient, ne l'est toutefois pas toujours car elle est un espace semé d'obstacles et de contraintes. Or, l'aventure de la marche révèle du fait que les marcheurs urbains traversent constamment des limites visibles et sont capables à faire leur marche un acte transformant leur propre esprit mais aussi le paysage qu'ils traversent, dira David Macauley[354]. Contrairement à l'automobiliste, pour le piéton, la ville est une réalité qu'il sent sienne car il la modifie avec ses pas qui sont guidés et se réorientés parmi une multitude de signes et de repères[355]. Quel bonheur semble trouver le marcheur prêt à se laisser guider par les secrets de la rue ! Car son regard ne se perd jamais dans l'infini, souligne Sansot,

---

[347] BENJAMIN, W., *Sens unique*, Paris : M. Nadeau, 1988 et notamment p. 303
[348] BENJAMIN, W., « *Paris, capitale du XIX^e siècle* », Dans *Das Passagen-Werk (Le livre des passages),* Frankfurt : Suhrkamp Verlag, 1982, pp. 434-472 et notamment p. 434
[349] KRACAUER, S., *Rues de Berlin et d'ailleurs,* (trad.) J.F. Boutout, Paris : Le Promeneur, 1995 et notamment p. 139
[350] *Ibid.*, et notamment p. 46
[351] BAUDELAIRE, C., *Le spleen de Paris*, Paris : Hatier, 2007 [1869] et notamment p. 82
[352] PEREC, G., *Espèces d'espaces, l'espace critique*, Paris : Galilée, 2000 et notamment p. 101
[353] *Ibid.,* p. 95
[354] MACAULEY, D., « Walking the city: an essay on peripatetic practices and politics », *op.cit.*
[355] SANSOT, P. Poétique de la ville*, op.cit.,* et notamment pp. 276-280

mais découvre progressivement l'imprévisible de la ville. Ainsi, libéré des contraintes des horaires, des infrastructures, des objectifs serrés[356], le promeneur se laisse aller aux possibilités et s'immerge dans l'urbain. Ce qui l'attire enfin, souligne Kracauer ce n'est pas la ville en soi, sa morphologie, ses rues rangées et équipées mais la rue *avec ses propres parfums et histoires*[357], là où le *promeneur solitaire et pensif tire une singulière ivresse de cette universelle communion*[358]. Les vieilles capitales d'Europe, particulièrement Londres et Paris, éveillent jusqu'à aujourd'hui l'imagination des écrivains contemporains[359], qui, prétextant des guides ou des romans, essayent de transférer la fantaisie de la marche gaufrée sur le papier.

1.1.6 Marcher, donner la mesure du corps dans la ville

Mais la relation intime que le marcheur développe avec l'environnement urbain n'est pas seulement une question de perception. Quelles sont alors les raisons de cet attachement si fort ? La relation étroite que le piéton développe avec la ville naît à travers le contact de tout son corps avec l'espace. Si la technologie a largement changé les besoins de nos corps, la manière dont nous marchons est cependant restée la même. Or, la marche, cette *énergie proprement humaine,* est rarement sollicitée dans nos activités quotidiennes, regrette Eric Le Breton. Pourtant, continue l'auteur, l'homme *est livré au choix d'adapter le mode dans ses pas*[360]. Ainsi, même si les postures basiques de l'homme n'ont guère changé, la marche, en proie à l'extinction[361], devient, dans le meilleur des cas, une activité seulement récréative voire excentrique[362]. En tant que piétons, nous ne regardons pas la ville *en marchant*, nous *marchons* dans la ville. Le corps humain est le seul moyen que l'homme possède pour accomplir son déplacement qui est une technique liée à l'effort et à la précision :

> *A precarious balancing act that had the walker standing on one leg for most of the time, constantly pitching himself forward, transferring energy and weight in a reckless and dangerous manner, only avoiding disaster by getting a foot down in the nick of time*[363].

En marchant, nous sommes capables d'appréhender la ville à travers plusieurs fenêtres successives, la forme, la couleur des objets, les actions des autres hommes… toutes ces images ne sont jamais stables, mais sont des variations de l'environnement. Passer devant une façade au coucher du soleil, dévoile une dizaine de couleurs de celle-ci qui ne sont apparentes que pour nous et qui ne sont pas les mêmes pour celui qui les observe du trottoir d'en face. C'est le positionnement de notre corps, par rapport à la ville, qui détermine la manière dont nous la percevons. Si pour l'aménagement, le corps est parfois seulement une empreinte sur une surface de deux dimensions[364], pour le temps de la marche, le corps est source d'une multitude de joies car il est *conscient des combinaisons infinies que les trois dimensions de l'espace peuvent offrir*[365]. Notre mouvement participe ainsi à la formation de notre réalité. La vitesse de notre marche, la distance de notre corps face aux bâtiments, à un arbre ou à un quai… tout cela conditionne la communication particulière que le piéton entretient avec l'espace urbain que

---

[356] OFFNER, J-M., « Le piéton enchainé ? Plaidoyer pour le Vagabondage », *op.cit.*
[357] KRACAUER, S., *Rues de Berlin et d'ailleurs*, *op.cit.*
[358] BAUDELAIRE, C., *Le spleen de Paris*, *op.cit.,* et notamment p. 26
[359] Cf. particulièrement POPE, S., *London walking: a handbook for survival*, London : Ellipsis, 2000 et SINCLAIR, I., LICHNESTEIN, R., *Rodinsky's room.* London : Granta, 1999 où les suivent le héros principal pendant ses itinéraires autour de la rue Princelet
[360] LE BRETON, D., *Éloge de la marche*, *op.cit.,* et notamment pp. 15-30
[361] HILLMAN, J.,WHYTE, W.H., ERICKSON, A., *The city as dwelling: walking, sitting, shaping*, *op.cit.*
[362] AMATO, J.A., *On foot: a history of walking*, New York : New York University Press, 2004
363 NICHOLSON, G., *The lost art of walking: the history, science, philosophy and literature of pedestrianism*, New York : Riverhead Books, 2008 et notamment p. 13
[364] ΤΣΙΩΡΑ, Λ., « Χώροι για τους πεζούς », *Κτίριο*, τευχ. 106, pp. 53-58
[365] Conférence de l'architecte grec Dimitris Pikionis à Athènes en 1935. Cf. ΠΙΚΙΩΝΗΣ, Δ., « *Συναισθηματική Τοπογραφία », Το 3ο μάτι,* Νοέμβριος-Δεκέμβριος, 1935, pp. 13-17

certains appellent *incorporation*[366]. Ainsi, en marchant l'homme marque son territoire avec ses traces personnelles : *Setting foot in a street makes it yours in a way that driving down never does*[367]. La distance physique n'est, alors, pas seulement sentie à travers la notion du temps, mais aussi à travers celle du sens. Le corps reste exposé aux intensités des sons, aux variations de luminosité, aux conditions météorologiques, aux odeurs et aux nivellements du sol qu'il parcourt, il est la première mesure de comparaison du monde et le seul point de référence fiable : *L'enjambée ne mesure pas des écarts comme un compas de proportion, elle noue des liens musculaires avec les lieux*[368]. Le corps est ainsi à la fois notre agent mobile et notre instrument indispensable dans le monde :

> *Conceived of as a conversation between the body and the world, walking becomes a reciprocal and simultaneous act of both interpretation and manipulation ; an embodied and active way of shaping and being shaped that operates on a scale and at a pace embedded in something seemingly more authentic and real*[369].

Toutefois, comme Konstantinos Doxiadis le souligne, l'homme complet, en tant qu'unité indépendante, possède quatre diodes d'interaction avec l'environnement : le corps, les sens, la pensée et l'âme[370]. L'incorporation de l'environnement ne repose pas seulement sur les choses tangibles, mais également sur une relation complexe entre les stimuli de l'environnement et la manière dont ces stimuli sont traités par nous-mêmes. Or, Doxiadis remarque que même si ce modèle théorique d'interaction environnementale est identique pour toutes les personnes, les manières de son application diffèrent considérablement. Comment un homme pressé se sent-il devant un feu rouge, ou un homme timide dans un endroit animé ? Comment une jeune fille ou un vieil homme perçoivent-ils le passage d'un pont ? L'incorporation est alors une procédure éminemment personnelle : *Tellement personnelle qu'elle permet de nous identifier à l'ouïe*[371]. Toutefois, pour que ce processus ait lieu, l'exposition du corps dans l'espace est l'étape initiale indispensable.

Dans un premier temps, l'acte de marcher n'est possible que grâce à la matérialité et la technicité du corps :

> *[…] Au niveau de chaque pied, le déroulement se fait en trois phases : attaque du sol par le talon, c'est la phase taligrade, puis le pied repose en entier sur le sol, c'est la phase plantigrade, ensuite le soulèvement du talon marque le début de la phase propulsive*[372].

Dans l'*Encyclopédie Médicale de la Famille*, nous pouvons lire : *La marche est le mouvement de l'ensemble du corps dans une direction déterminée, obtenu en lançant en avant et vers le haut chaque pied alternativement*[373]. *Trente et une articulations, vingt-six os, vingt muscles, ligaments, tendons se mettent en branle*[374]. La technique de marcher est un des premiers acquis de l'homme, vers l'âge de six mois, un enfant possède déjà l'usage de trois sensations : la vue, le touché et la kinesthésie, et ce n'est que vers les neuf mois qu'il se met debout. Lorsqu'à l'âge de douze mois un enfant commence à marcher, nous considérons qu'il a acquis son *schéma corporel*. Notre position naturelle est celle d'être debout. Dans sa vie adulte, note Thierry Paquot, *l'homo urbanus*, *dès son réveil, se met debout et ne se recouchera plus avant la fin de la journée […]*[375]. En effet, l'acte de marcher pré-

---

[366] BERGSON, H., *Matière et mémoire : essai sur la relation du corps à l'esprit*, Paris : Presses Universitaires de France, 1990 [1939]
[367] NICHOLSON, G.,*The lost art of walking: the history, science, philosophy, literature, theory and practice of pedestrianism*, *op.cit.,* et notamment p. 17
[368] STUDENY, C., *L'invention de la vitesse : France, XVIII-XX^e siècle*, Paris : Gallimard, 1995 et notamment p. 17-19
[369] *Walking as knowing as making: a peripatetic investigation of place*, symposium, Illinois, spring 2005, (http://www.walkinginplace.org/converge/)
[370] ΔΟΞΙΑΔΗΣ, Κ., « Μια πόλη που εξυπηρετεί την ανθρώπινη ανάπτυξη », In Α. Α. Κύρτσης (eds.), *Κωνσταντίνος Α. Δοξιάδης: κείμενα, σχέδια, οικισμοί*, Αθήνα : Ίκαρος, 1971
[371] BENICHOU, J., LIBOTTE, M., *Le livre du pied et de la marche*, Paris : Odile Jacob, 2002 et notamment p. 53
[372] *Ibid.,* et notamment p. 15
[373] PACCALET, Y., *Le bonheur en marchant*, *op.cit.,* et notamment p. 124
[374] GABORIAU, P., *La civilisation du trottoir*, Paris : Austral, 1995 et notamment p. 33
[375] PAQUOT, Th., *Des corps urbains : sensibilités entre béton et bitume*, Paris : Autrement, 2006 et notamment p.46

sente une énorme variété parmi les individus. Ainsi, sur un schéma simple de locomotion s'ajoutent des particularités liées à l'âge, la taille, voire même la condition d'esprit de chaque individu ; il n'est guère facile de parler alors de la *marche moyenne*, comme il n'est guère facile de parler d'une personne moyenne[376]. Imman et Ralston soulignent que même si la marche est une action de boucles successives, ses séquences ne sont pas toutes identiques. Enfin, l'activité de base de la marche peut prendre des formes multiples comme le *crawling, hopping, running, cartwheeling, jumping, skipping, walking*[377].

D'après le sociologue Marcel Mauss, la marche *est un acte corporel qui varie selon les cultures, les sociétés, les modes et les convenances*[378]. La manière dont nous positionnons notre corps pendant l'action de marcher ou les moindres détails des gestes que nous faisons, révèlent des registres profondément culturels : *La position des mains et des poings fermés ou des grandes mains ouvertes reflètent une sévère éducation ou au contraire un esprit sauvage*[379]. L'examen du corps conduit de plus en plus à s'intéresser à l'individu ; ses goûts, ses particularités et son esprit se reflètent sur la manière dont il gère son corps : *Faire de l'individu le produit de son corps*[380]. Mais même ce dernier, en tant que chair ou unité mouvante dans la ville, éveillent toujours l'intérêt de la religion et des sciences. Pour les religions anciennes, il a une fonction purement utilitaire car il est la coquille de protection et le tombeau de l'âme[381]. Avec les progrès de la médecine moderne, le corps devient un objet de recherche et d'expérimentation. L'architecture a souvent approché le corps comme une contrainte de mesures afin de satisfaire l'usager. D'ailleurs, la majorité des références spatiales – le dedans, le dehors, le dessus, le dessous, ou le haut et le bas – sont établies en analogie au corps humain[382]. L'échelle du corps et ses différentes positions dans l'espace constituent des renseignements pour l'agencement de l'environnement artificiel tant intérieur[383] qu'extérieur ; un constat largement répandu par Richard Sennet qui insistait sur le rôle majeur que le corps humain a joué dans l'évolution de l'urbanisme. Selon lui, les progrès, tant en médecine qu'en ingénierie, ont suscité la rationalisation de la corporéité humaine, les rues sont nettoyées, le mouvement est régulé, le fonctionnement du corps est démystifié : *Les urbanistes voulaient que la ville dans sa conception même fonctionne comme un corps sain à la peau nette, circulant librement*[384]. Au XVIII^{e} siècle, les planificateurs, en s'inspirant du système sanguin, utilisaient des termes comme *artères* ou *veines* pour faire valoir le bon fonctionnement de la ville[385]. À partir du XIX^{e} siècle, les sciences et les arts s'intéressent à l'analyse du corps humain, considéré comme un mécanisme exemplaire et dont la compréhension conduira à la pensée ergonomique de l'espace et à l'amélioration de la productivité. Dès lors, vers la fin du XIX^{e} siècle, le corps n'est plus vu comme une chose unique, mais comme une partie d'une totalité immense. C'est avec l'ère des masses ouvrières, des troupes et des foules dans les rues des villes que le corps, avec *ses maintes allures, colonise l'espace*[386].

---

[376] IMMAN, V. T., RALSTON, H. J., TODD, F., *Human locomotion*, In J. Rose and J. G. Gamble (eds.), *Human walking*, Philadelphia : Lippincott Williams & Wilkins, 2006, pp. 1-18

[377] RYAVE, A. L., SCHENKEIN, J. N., *Notes on the art of walking*, In R. Turner (eds.)*, Ethnomethodology: selected readings*, Harmondsworth : Penguin Education, 1974 et notamment p. 265

[378] MAUSS, M., *Les techniques du corps, sociologie et anthropologie*, Paris : Presses Universitaires de France, 1950 et notamment pp. 368-380

[379] *Ibid.*

[380] DURET, P., ROUSSEL, R., SINGLY, F., *Le corps et ses sociologies*, Paris : Nathan, 2003 et notamment p. 32

[381] Une partie de cette tradition philosophique sépare âme et corps, *psyche* et *soma*, l'essence et les sens. Le jeu de mot socratique sur *sema* (le tombeau) et *soma* (le corps) désigne la conception du corps comme une prison pour l'âme. Cf. DÉTREZ, C., *La construction sociale du corps*, Paris : Seuil, 2002 et notamment p. 30

[382] BOURDIEU, P., *Esquisse d'une théorie de la pratique, précédée des trois études d'ethnologie kabyle*, Paris : Seuil, 2000 [1972]

[383] Voir particulièrement NEUFERT, E., *Les éléments des projets de construction*, Paris : Dunod, 1996 [1936]

[384] SENNET, R., La chair et la pierre : le corps et la ville dans la civilisation occidentale, Paris : Éditions de la Passion, 2002 et notamment p. 195

[385] *Ibid.*, p. 243

[386] NOURISSON, D., VAILLANT, A., « *Introduction »*, Dans A. Vaillant, *Corps en mouvement*, Saint-Étienne : Publications de l'Université de Saint-Étienne, 1996 et notamment p. 9

Finalement, au cours du XIX[e] siècle, la technologie a transformé le mouvement corporel en une expérience davantage passive et individuelle : *Plus le corps est à son aise, plus il évite le contact social, plus il voyage seul et en silence*[387]. Les corps de l'individu, fournissant liberté et confort, se détachent progressivement des autres corps mouvants et gèrent seuls les contraintes de leur entourage. Chaque individu, en gérant le mouvement de son propre corps perd progressivement le sentiment d'un destin commun avec les autres[388].

De plus, selon Sennet, la préoccupation croissante sur la mobilité du corps a mis l'accent sur sa dimension *mécaniste* ou *anatomiste* au détriment de sa dimension humaine, de ses passions ou ses faiblesses. Ainsi, les besoins urgents en habitat massif ont inévitablement conduit à l'objectivation du corps. Celle-ci, en se focalisant sur l'efficacité du corps, a fait oublier son expressivité : *L'expérience urbaine est d'abord corporelle*, note Olivier Mangin[389] ; et de fait, la manière dont le corps se déplace sur les surfaces lisses ou pentues, le poids qu'il porte, les lieux qu'il évite et ceux par lesquels il est attiré, font tous partie de notre expérience. Or, David Le Breton souligne que les environnements contemporains risquent de réduire cette expérience à une somme de besoins arbitrairement définis[390]. Pour Le Breton, l'hypertrophie de la fonctionnalité dans les préoccupations des aménageurs a atténué la valeur de l'expérience sensorielle. Cependant, le mouvement du corps est, par essence, un acte *kinesthésique :*

> *The joints and their tendons contain receptors that are stimulated when surrounding tissue is compressed or stretched by movement of a limb. When the body moves the sac-shaped outride and its three associated semicircular canals of the inner ear are also activated. One's conceptualisation of a two dimensional geographical space is very dependent on the middle ear and one's ability of keeping uptight and moving. Places may be remembered according to strains imposed on the body as a result of climbing, falling or otherwise deviating from normal movement patterns*[391].

En marchant, le contact du corps avec l'espace n'est pas immédiat. Plusieurs degrés de familiarité séparent notre corps des territoires inconnus autour de nous. Dans la psychologie cognitive, chaque corps possède un *volume* qui l'entoure de trente centimètres environ, qui représente la sphère d'une dominance totale. Ce volume est cependant très *élastique* et se *dilate* ou se *concentre* en fonction de nos activités et de nos interactions avec les autres. Ce *territoire de domination* de notre corps n'est pas facilement déterminé mais il définit nos comportements. Abraham Moles et Elisabeth Rohmer distinguent trois types d'espaces fondamentaux dans la psychologie de l'individu : là où je me sens chez moi, là où je me sens chez l'autre et là où je me sens chez la puissance publique, c'est-à-dire dans les lieux publics[392].

Grâce à cette plasticité du corps, la marche émerge tel un acte séquentiel. Nous pouvons non seulement diriger nos pas là où nous le souhaitons, mais nous sommes aussi capables d'utiliser notre corps de différentes manières afin de nous adapter dans l'espace, selon les interactions que l'on a avec celui-ci : nous marchons courbés, hâtivement, nous nous asseyons, nous levons les bras pour appeler quelqu'un de loin, nous nous allongeons sur le bord d'un quai. Jean Le Coque souligne, dans le contexte du théâtre, que le corps en mouvement est une action

[387] SENNET, R., *La chair et la pierre : le corps et la ville dans la civilisation occidentale*, *op.cit.*, et notamment p. 235
[388] *Ibid.*, et notamment p. 236
[389] MONGIN, O., *La condition urbaine : la ville à l'heure de la mondialisation*, *op.cit.*, et notamment p.232
[390] LE BRETON, D., « Les marcheurs d'horizon », Dans *La marche, la vie solitaire ou solidaire, ce geste fondateur*, Paris : Autrement, 1997
[391] JAKLE, J. A., BRUNN, S. D., ROSEMAN, C., (eds.), *Human spatial behavior: a social geography*, Prospect Heights Illinois : Waveland Press Inc., 1985 et notamment pp. 70-71
[392] MOLES, A., ROHMER, E., *Labyrinthes du vécu : L'espace matière d'actions*, Paris : Librairie des Méridiens, 1982 et notamment p. 232

justifiée[393]. En l'absence des effets du cinéma, l'acteur est obligé de l'utiliser au maximum pour exprimer ses sentiments, le mouvement du corps est alors un *langage puissant*.

Une observation attentive d'un corps qui marche révèle une pléthore de sous-mouvements. Abraam Moles divise la marche humaine en plusieurs actes qu'il appellera *actomes* : la marche en *ligne* droite, la *rupture* de direction, l'errance pour éviter quelqu'un et la *station* ou, autrement dit, là où se passent des choses. D'ailleurs, le mouvement de l'homme, dans sa nature, n'est jamais linéaire, mais s'ajuste constamment à l'environnement naturel. L'homme ne connaît pas toujours la destination exacte de son mouvement, la marche intègre la possibilité de détour, d'errance, de retard et enfin d'exploration. Peter Cook note que l'émergence du sentier (*path*), cet élément primordial des réalisations paysagères dans l'Angleterre du XVIII^{e} siècle, reflète les choix culturels des Anglais qui ne veulent pas donner à la destination un rôle si profane. Cette tendance à aménager l'espace avec théâtralité et mystère s'atténue dans la pensée aménagiste au XX^{e} siècle : *Put things in an obvious place and make the route towards them equally obvious*[394]. Arriver à une destination est plus important que d'explorer le trajet. Toutefois, Thanos Vlastos rappelle ceci : *On doit planifier le mouvement avec les mêmes principes que ceux qui régissent la planification de l'espace […] son approche ne s'intéresse pas autant aux lignes du mouvement, mais à ce qui se passe autour des points*[395].

Pourtant, la marche dans les ruelles étroites, sur les bords des trottoirs, entre les chaises, les potelés, devant un passage clouté… est porteuse d'une chorégraphie propre à chacun. La marche, plus que tous les autres modes de mouvement, est capable de tisser un rhizome assez complexe de trajectoires dans l'espace. Dans cette lignée, Olivia Germon distingue le trajet d'un *déplacement* du trajet d'un mouvement[396] ; le premier s'effectue d'un point de départ *A* vers un point d'arrivée *B*, tandis que le deuxième se réalise au fur et à mesure en fonction des obstacles ou des attractions que le marcheur rencontre.

Chaque mouvement, dans ce cas-là, va de pair avec un arrêt, une *stasis* qui, selon les Grecs, signifie la suspension d'une fonction vitale où quelque chose d'important se tient[397]. Platon la définit comme étant la négation du mouvement, mais aussi comme un état indispensable pour le mouvement. La *stasis* acquiert aussi un sens de rupture avec une condition établie et signifie *le fait de se soulever contre quelque chose*[398]. Ainsi, le mouvement de la marche en tant que *praxis* (action)[399] est le résultat de la *stasis* (pause) et de la *kineisis* (mouvement). La possibilité de pouvoir définir ses propres arrêts, départs, rythmes et trajets fait de la marche un mouvement particulièrement flexible et cette adaptabilité est en effet liée à la relation que le mouvement a avec le temps et l'espace parcourus : *L'action même de la marche s'insère dans un espace-temps particulier*[400]. Différents types de mouvements apparaissent en fonction de notre volonté d'aller vite, de s'arrêter devant une vitrine ou de faire naviguer nos pas sur un trottoir encombré. Henri Lefebvre parle de *rythmanalysis*[401] ; la vie des rues méditerra-

[393] LECOQ, J., CARASSO, J.G., LALLIAS J.C., *Le corps poétique : un enseignement de la création théâtrale*, Arles : Actes du Sud, 1997
[394] COOK, P., *The city seen as a garden of ideas*, New York : The Monacelli Press, 2003
[395] VLASTOS, Th., *Architecture du mouvement urbain, op.cit*., et notamment p. 135
[396] GERMON, O., *Les chorégraphies urbaines des piétons parisiens*, Dans S. Miaux (dir.), *Corps urbains : mouvement et mise en scène*, Paris : L'Harmattan, 2009
[397] BAILLY, A., *Dictionnaire grec – français. Le Grand Bailly*, Paris : Hachette, 2000
[398] *Ibid.*
[399] Dans le sens où la marche prend de la valeur, au-delà du départ et de l'arrivée, dans la procédure même de marcher. La *praxis* selon Aristote, contrairement à la *poieisis* qui n'a de valeur qu'à sa fin à travers un objet produit, est *l'objet produit* en lui-même. Cf. DANON-BOIELAU, L., « Sur la notion de télos, de praxis et de poiésis », *L'Information grammaticale*, no. 51, 1991, pp. 19-20
[400] KLAINE, R., « Les espaces de circulation pédestre », Dans Académie nationale des arts de la rue (dir.), *Livre blanc des arts de la rue*, Paris : Centre de Recherche d'urbanisme, 1979, pp. 215-218
[401] LEFEBVRE, H., *Writings on cities,* (trans.) E. Kofman and E. Lebas, Cambridge, Massachusetts : Blackwell, 1996

néennes est, pour lui, le résultat de l'ordre et de l'anarchie créés par les multiples rythmes des pas humains et par des activités diverses. Les trajectoires des piétons cachent une succession d'actes délibérés ou imprévus. Or, le rythme de la marche ne peut être saisi par un chronomètre, mais seulement à travers sa convergence ou divergence par rapport aux autres rythmes. La coexistence et la co-action de tous ces rythmes dans l'espace génèrent finalement un équilibre *métastable* selon Lefebvre : *When the cars stop, people produce a very different sound; feet and words. At the green light, steps and voices stop*[402]. Ash Amin ajoute que cette *multitemporalité* de rythmes détermine le cadre de référence, d'après lequel les habitants *organisent* leur vie et expérimentent la ville[403].

Si le mouvement de notre corps apporte à la marche sa rythmicité, il est aussi générateur de ses symbolismes. L'action de marcher est non seulement une trajectoire visible dans l'espace physique, mais surtout une action culturelle. Le rôle que nous attribuons à nos environnements physiques ne peut être compris, selon Robyn Longhurst, que dans un contexte spatial, temporel et culturel spécifique[404] dans lequel, comme Michel Foucault le souligne, le corps humain est le récepteur des pouvoirs. Le corps produit des faits lisibles spatialement, mais il est géré par des désirs, des passions, des intentions[405]. Anthony Giddens note que notre corps ne peut pas uniquement être vu comme *un phénomène de choix et d'options*[406]. Il est le reflet de la culture de chaque époque qui cherche à le purifier, le contrôler et le transformer par l'exercice physique[407]. Le corps humain porte ainsi des *coutumes sociales*, visibles dans différentes cultures où le corps est caché, percé, tatoué ou négligé[408]. Nos pratiques et nos gestes ne sont pas hérités, ils sont issus d'une culture somatique propre à nous que nous communiquons en marchant.

Pour Pierre Bourdieu, le corps reflète plusieurs fonctions : celle de la mémoire, de l'apprentissage, de l'habitude, de classe et de position sociale. Bourdieu appellera cette sédimentation de fonctions, *habitus de classe* [409]. L'intériorisation de notre culture et l'extériorisation de nos acquis ont une liaison indissociable, de manière à ce que l'homme soit finalement ce que son corps exprime : *Until we finally recognise a man by the way he walks*[410]. L'intérêt pour la valeur sociale du corps est né dans les années 50 comme champ de recherche dans l'anthropologie socioculturelle. Il faut cependant attendre les années 70, avec des recherches appliquées[411] et des théories sur l'analyse du mouvement du corps[412], pour que les urbanistes approfondissent les manières dont il se meut dans l'espace en fonction des interactions sociales. Le corps, avec ses significations et ses mouvements, est source d'importantes informations et un examen attentif de celui-ci révèle une richesse de comportements spatiaux qui restent à l'ombre de l'attention du chercheur car ce sont des habitudes[413] qui représentent, cependant, selon Socrate, la manifestation corporelle de l'*habitus* même[414]. Dans ce sens, le corps du marcheur n'est pas

---

[402] LEFEBVRE, H., *Writings on cities, op.cit.,* et notamment p. 220
[403] AMIN, A., THRIFT, N., *Cities: reimagining the urban*, Cambridge : Polity Press, 2002
[404] LONGHURST, R., « (Dis)embodied geographies », *Progress in human geography*, vol. 21, no. 4, 1997, pp. 486-501
[405] FOUCAULT, M., *Power, knowledge: selected interviews and other writings*, 1972-1977, 1980, (trans.) C. Gordon, New York : Pantheon Books, 1980
[406] GIDDENS, A., *Modernity and self-identity: self and society in the late modern age*, Cambridge : Polity press, 1995 et notamment p. 8
[407] BERT, J.F., « Michel Foucault : regards sur le corps », *Les cahiers du Portique 5*, vol.13, 2008, pp. 397-399
[408] DURET, P., ROUSSEL, P., *Le corps et ses sociologies*, *op.cit.,* et notamment p. 9
[409] BOURDIEU, P., *La distinction*, Paris : Minuit, 1979 et notamment p.112
[410] Phrase d'Oliver W. Sacks citée dans son ouvrage SACKS, O.W., *Migraine: the natural history of a common disorder,* Cavaye Place, London : Pan Books, 1981 et notamment p. 224, cité dans TURNER, B. S., *The body and society. Explorations in social theory*, London : Thousand Oaks, 1996
[411] BARTENIEFF, I., LEWIS, D., *Body movement: coping with the environment*, New York : Gordon and Breach Science Publishers, 1980
[412] JOLLY, S., « Understanding body language: Birdwhistell's theory of kinesics », *Corporate Communications: An International Journal*, vol. 5 no. 3, 2000, pp. 133-139
[413] FARNELL, B., « Gesture and movement », In D. Levinson, M. H. Ember, *Encyclopedia of cultural anthropology*, New York : Holt, 1996
[414] DÉTREZ, C., *La construction sociale du corps*, *op.cit.*, et notamment p. 165

uniquement situé dans le monde ou dans l'espace urbain, mais dans des relations sociales parfois génératrices de pouvoir, parfois oppressives. Or, la force du corps humain réside dans le fait que c'est un *corps productif*[415] (*productive bodies*), car au moment même où il se trouvera *piégé* par des relations de pouvoir, il est capable de les changer.

1.2 La marche et celles et ceux qui l'engagent : les protagonistes majeurs de la fabrique de la ville

1.2.1 Promouvoir la marche en ville

Tout cet intérêt pour la corporéité de la marche marque le début d'une période très fertile en matière de recherche du rôle du piéton dans les espaces publics. Depuis les années 70 et jusqu'à aujourd'hui, nombreuses sont les villes en Europe et à l'étranger qui placent la *marche* et les *expériences des piétons* au cœur de leurs stratégies concernant la qualité de vie, la dynamisation du commerce, la cohésion sociale et la valorisation des cadres urbains[416]. Plus particulièrement après l'an 2000, la marche apparaît comme un sujet protagoniste des campagnes officielles municipales, des publicités sur le tourisme et des événements culturels. En 2011, le journal *The Guardian* lance une série appelée *Walking the Megacities*[417], dans laquelle le présentateur arpente les grandes villes du monde, proposant des visites alternatives à pied. Aux États-Unis, pays traditionnellement enclin à la motorisation, des boulevards bruyants sont aménagés en oasis piétonnières[418] et les municipalités sont prêtes à dépenser des milliards de dollars afin de mettre en place des politiques promouvant la marche, comme dans le cas de San Francisco[419]. Les guides touristiques et les sites internet proposant des itinéraires insolites se multiplient en même temps que les villes se lancent dans un marathon de concurrence pour faire de la marche la pierre angulaire de leur image touristique[420]. Une armature d'espaces autrefois délaissés, tels les fronts de mer, les berges de fleuves et les friches industrielles, sont réaménagés en espaces–vitrines liés à la culture et aux loisirs[421]. Une série de programmes européens vise à coordonner les politiques nationales pour la promotion des modes doux de déplacement[422] ; la publication du *Livre Vert* sur la mobilité urbaine, adopté en septembre 2007 par la Commission européenne, fait preuve de cette intention. En France, le CERTU publie déjà depuis les années 70, des rapports spécialisés sur l'aménagement des espaces publics favorables à la marche[423]. Les campagnes, comme *à pied à vélo*, *bien dans la ville*, *villes plus sûres* et *quartiers sans accidents*, qui suivent dans les années 80, scellent la prise de conscience, de la part des collectivités locales, du rôle de la marche dans les projets de requalification urbaine[424]. En 2010, l'Institut national de prévention et d'éducation pour la santé en France installe, à titre expé-

[415] BURKIT, I., *Bodies of thought: embodiement, identity & modernity*, London : Sage, 1999 et notamment p. 3-5
[416] DEMERS, M., *Walk for your life: restoring neighborhood walkways to enhance community life, improve street safety and reduce obesity.* Ridgefield, Connecticut : Vital Health Pub, 2006 et notamment p. 137
[417] Une émisssion où le présentateur marche à Tokyo ou à New York en discutant avec des habitants sur la culture urbaine de chaque ville, (http://www.theguardian.com/travel/series/megacity-travel-guides)
[418] Comme dans le cas de *Broadway Avenue*
[419] Cf. le rapport officiel publié par la municipalité de San Francisco en 2013 (http://www.sfmayor.org/modules/showdocument.aspx?documentid=243)
[420] Cf. « The best cities for walking », *The Huffington Post*, 27 mars 2012. Dans un article paru en 2012 dans le Huffington Post, on présente les villes les plus amicales pour la marche. Nombreux sont les sites internet qui proposent des *walking tours* dans des villes comme Prague ou Londres, tandis que Nantes offre des *segways* aux touristes depuis 2009
[421] FRANKIGNOULLE, P., « État de l'art dans le cadre de la recherche », Dans Agence nationale de la recherche, WINKIN, Y., LAVADINHO, S., *Des villes qui marchent*, rapport de recherche, décembre 2007
[422] Cf. les exemples du programme TAPESTRY apparu en 2000 où le projet de recherche PROMPT établi entre la Suède, la Belgique, la Suisse, l'Italie et la France entre 2000 et 2003, a pour but d'améliorer la qualité des déplacements dans des villes-piétonnes
[423] Cf. particulièrement LAVADINHO, S.,WINKIN, Y., (dir.) *Vers une marche plaisir en ville*, Lyon : Certu, Collection Dossiers no. 248, 2012 et MURARD, F., « Développer la marche en ville, pourquoi et comment », *Techni.Cités*, no. 227, 8 avril 2012 ainsi que le rapport FIT/OCDE, *Piétons : sécurité, espace urbain et santé,* 2011
[424] HANAPPE, O., « Enjeux de transport », *Métropolis*, no. 75, 1986

rimental, une signalétique piétonne dans neuf villes. Grâce à des panneaux fléchés, les marcheurs peuvent compter le temps de leurs trajets et être davantage motivés pour faire des distances plus longues à pied. La Ville de Paris investit, depuis 2012, dans le programme *Paris-Piéton*, qui vise à replacer le piéton au centre des préoccupations de l'espace public parisien. Les actions du programme cherchent à promouvoir des aménagements moins radicaux et qui consomment moins de temps dans le but de désencombrer l'espace public afin de fluidifier et de rendre plus agréables les déplacements des piétons.

> *C'est un programme d'action, ce n'est pas un plan, parce que souvent les villes font des plans piétons, mais cela signifie que c'est juste pour le piéton. Donc on se dit qu'en faisant un projet piéton et non pas un plan piéton, ce sera une chose transversale et on touchera tous les usagers, bien que les usagers piétons soient bien sûr au cœur de notre problématique*[425].

Des passages piétons innovants, ainsi qu'une plus grande importance accordée à la concertation publique, montrent la volonté de la municipalité parisienne de mieux comprendre les besoins des piétons. La création de zones de rencontre, ou de zones 30 kilomètres à l'heure s'inscrit dans cette politique globale de faire de la voie publique un espace partagé entre tous les usagers. L'aspect temporaire et événementiel est particulièrement élaboré. La réussite des promenades dominicales sur les bords de Seine et du programme ambitieux *Paris Plage,* inauguré en 2001, affiche l'appropriation de ces initiatives par la population locale.

Parallèlement à Paris, Zurich publie son plan-piéton *Zuri z' Fues*[426] en 2003 et lance une campagne de promotion d'une culture de la marche *Mobilitat ist Kultur Mobilite* afin de *renforcer chez chacun sa dimension identitaire de marcheur*[427]. Copenhague représente une des villes pionnières européennes dans l'encouragement à la marche[428]. En 1962, la ville innove en aménageant l'axe commercial de *Strodget* en voie piétonne sur une distance d'un kilomètre. En 2012, elle inaugure l'Urban *Space Action Plan*, dont l'objectif est d'améliorer l'accessibilité piétonnière. Depuis 1995, le programme *Plan-Piéton* de Genève, lancé sous l'initiative de la municipalité, évolue progressivement en acquérant le statut d'un Schéma directeur[429] engageant les autorités locales dans des actions concrètes favorisant la marche pendant quinze ans. En 2000, 45 % des déplacements en ville se font à pied ou à vélo. La fréquentation du réseau étendu de promenades a encouragé les autorités à chercher de nouvelles manières pour médiatiser le programme[430]. Entre 1995 et 2005 un réseau de promenades thématiques couvre une partie considérable de la ville et parallèlement un puissant travail de marketing vise la sensibilisation des usagers en promouvant *la joie de marcher* (dimancheapied.ch, t-shirts). D'autres *Plans-piétons* suivront, comme celui de Lyon en 1999, ou les Zones d'accessibilité pour les piétons à Lille ou à La Chapelle-Glain.

Entre 1991 et 2001, la ville d'Amsterdam réussit à diminuer la circulation automobile de 19 % dans le centre-ville, dans le cadre du programme *Red Carpet*, conciliant les politiques de transports avec celles de revalorisation des espaces publics[431]. Depuis 2004, Liège organise un *festival des promenades* pendant dix jours chaque

[425] D'après un entretien avec Julie Rousseau, doctorante à Lab'Urba et employée en poste CIFRE au Département de la voirie de la Ville de Paris. Effectué à Paris le 26/11/2013
[426] Cf. http://www.stadt-zuerich.ch/content/portal/en/index/portraet_der_stadt_zuerich.html
[427] Cf. http://www.zuerich.com/en/Visitor/tours/guided-tours/walk-trough-old-town-details.html#details
[428] MAKOVSKY, P., « Pedestrian cities », *Metropolis Magazine*, august/september, 2002
[429] Suite à la Charte d'Aalborg, le *Plan Piéton* a été adopté par la municipalité de Genève en 2001 et approuvé par le gouvernement suisse en 2004. Cf. LAVADINHO, S., WINKIN, Y., *Enchantement engineering and pedestrian empowerment: the geneva case*, In T. Ingold and J.L. Vergunst (eds.), *Ways of walking: ethnography and practice on foot*, Aldershot, England : Ashgate, 2008, pp. 155-167
[430] LAVADINHO, S., « Le piéton de Genève », *Urbanisme*, no. 359, 2008, pp. 50-54
[431] TERRIN, J.-J., MARIE, J.B., *Le piéton dans la ville. L'espace public partagé = Walking in the city. Sharing public space. Amsterdam, Copenhagen, Lausanne, London, Lyon, Paris, Wien*, Marseille : Parenthèses, 2011

année[432] et Dijon est fière de compter avec un réseau pédestre de 380 km. À partir de 2002, Rome interdit l'accès aux voitures dans certaines zones du centre-ville. En 2003, Londres instaure un péage pour les automobilistes et en 2012, elle lance un programme appelé *Londres Lisible* dans lequel trois nouveaux ponts piétonniers sont construits sur la Tamise[433]. Toutefois, le principe de non-tolérance à l'égard de l'automobile cède la place aux politiques qui concilient les différents besoins des modes de déplacement. Toutes ces actions réalisées au cours des dix dernières années reflètent l'intérêt des autorités publiques pour la sensibilisation des habitants et pour l'engagement à la participation des associations locales.

La prise en compte des piétons et des cyclistes au sein du réseau des transports a introduit de nouveaux champs dans l'aménagement de l'espace urbain. Des stratégies empruntées par certaines villes concernent des actions à petite échelle, améliorer l'accès des piétons autour d'un arrêt de bus, ainsi qu'à grande échelle, rédiger un plan directeur régional pour favoriser les modes doux de déplacement. De nombreux textes réglementaires en Angleterre et en France promeuvent des politiques globales entre aménagement et transports urbains. En 1999, la *Charte européenne sur les transports, l'environnement et la santé* donne la priorité aux questions ayant un lien entre le transport et la promotion de la santé publique. Une des stratégies fondamentales annoncées par l'EU est de remplacer la prépondérance de la voiture par les modes doux et à cette fin, elle a tissé un plan européen fondé sur trois piliers d'intervention : le design urbain, les usages du sol et la planification des transports. En France, un premier virage dans les politiques d'aménagement s'effectue au niveau réglementaire en 1982, avec la loi LOTI (Orientations des transports intérieurs) qui introduit, dans son article 28, le Plan de Déplacements urbains (PDU). La loi sur l'*Air et l'utilisation rationnelle de l'énergie* (LAURE) de 1996, impose la rédaction des PDU pour toutes les collectivités locales afin de les inciter à appréhender les transports dans leur globalité[434]. La loi *Urbanisme Habitat Transports* prévoit des mesures renforçant la cohérence des politiques des transports avec les politiques urbaines. Plus récemment, la loi SRU de 2000 incite les collectivités territoriales, dans le cadre de leur PDU, à promouvoir la mise en place des *Plans de Déplacements d'entreprise* (PDE). Une des grandes orientations du PRQA est d'agir de manière préventive pour veiller à la qualité de l'air en favorisant l'utilisation des modes doux de déplacement. Les programmes de recherche PREDIT, qui ciblent la coordination des objectifs autour les transports terrestres, intègrent successivement, dans leurs rapports et depuis les années 90, des objectifs clairs en faveur de la marche. Les propositions pour le *Grand Paris* mettent particulièrement l'accent sur la création de trames vertes à l'échelle de la capitale, de couloirs cyclistes, d'itinéraires reliant des quartiers verts, des parcs et des espaces boisés[435]. Il s'agit de mesures qui, même si elles ne s'adressent pas uniquement à la marche, ont des impacts très favorables sur elle. Le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) de Rennes prévoit l'organisation d'une ville de proximité. Pour ce faire, le DOG (Document d'Orientations Générales) impose à l'échelle intercommunale de garantir la cohérence d'un maillage piétonnier. En Angleterre, un *National Walking Plan* est publié en l'an 2000, et trois après, le maire de Londres annonce sa volonté de faire de sa ville *one of the world's most walking friendly cities*[436]. En Norvège, une stratégie nationale pour la marche est présentée en 2013 sous le slogan *Walking for life*, et le NPRA (Norvegian Public Roads Administration) crée un plan national

[432] Cf. le site http://www.liege.be/mobilite/pieton
[433] *Londres Lisible* est un projet de signalétique qui propose une base de données et un système de conduit d'information conçu pour encourager la marche à Londres. Cf. BELL, A., « Legible London developing a single walking wayfinding system for London », In *Walk21 Conference*, Munich, Allemagne, 11-13 Septembre, 2013
[434] CARRE, J. R., MIGNOT, C., *Écomobilité : les déplacements non motorisés : marche, vélo, roller… éléments-clés pour une alternative en matière de mobilité urbaine*, Arcueil : INRETS/ PREDIT, 2003
[435] BOURLON, A.-M., VILLOT, A.-M., « Paris 2020 : éléments pour un plan d'aménagement et de développement durable », *Paris-Projet*, no. 34-35, 2003, pp. 56-79
[436] Transport for London, *Making London a walkable city. The walking plan for London*, February 2004 (http://www.rudi.net/files/walking-plan-2004.pdf)

dans le but de rendre la marche attrayante pour tous et d'augmenter le temps de marche au quotidien. La Norvège et l'Allemagne ont été pionnières dans les stratégies de promotion des modes doux dans les années 90. Les actions de ces deux pays ont mis l'accent sur l'amélioration des infrastructures et la promotion du *traffic calming*, apportant des résultats très encourageants par rapport à la diminution des accidents et à la diffusion de la marche[437]. Nombreux sont les exemples de villes qui investissent néanmoins dans des stratégies à long terme afin d'atteindre au mieux l'objectif ambitieux d'un système de transports verts[438]. Faire de la marche une pratique sûre et répandue semble être un des buts majeurs et cela grâce à sa capacité de faire interagir des défis au sein d'une large gamme de domaines comme le tourisme, le changement climatique, la réflexion autour les zones bâties et les usages du sol[439].

1.2.2 Le droit à la marche : un enjeu initialement appréhendé sous l'angle de la santé et de la sécurité

Au-delà de son rôle primordial sur la qualité de l'environnement urbain, la marche apparaît en effet particulièrement bénéfique pour la prévention de la santé publique et la promotion de la sécurité routière. La vie sédentaire de l'homme, au cours des dernières années, l'a confronté à une série de maladies et la marche, considérée comme un exercice physique doux sans véritable intensité sportive, n'a pas pu être envisagée, pendant longtemps, comme un moyen efficace de prévention en matière de santé. Parallèlement, T. Pickering met en garde[440] et avance que l'activité physique perd progressivement la place qu'elle occupe dans le quotidien, tandis que la consommation de médicaments pour les cardiopathies, le diabète et le cholestérol augmente. Aux États-Unis, le problème de l'obésité s'aggrave et alimente une puissante industrie de contrôle de poids[441]. *However his inherited body exclusively designed for a wide range of activities functions best when these activities are part of daily life*[442]. Par ailleurs, la marche est un exercice très bon marché et facile à effectuer, elle peut de ce fait devenir une importante alliée pour l'entretien d'une bonne condition physique[443]. La vie sédentaire est considérée comme un facteur essentiel d'obésité[444] et plusieurs recherches essayent d'étudier ce qui pourrait nous inciter à marcher davantage, certains, à cet égard, se focalisent sur le rôle de l'aménagement des espaces urbains[445]. Toutefois, les hypothèses varient : l'accès à une voiture individuelle ne signifie pas *de facto* des taux d'obésité plus élevés[446]. Parallèlement, le confort, le plaisir et la sécurité du trajet sont affichés comme des facteurs influençant notre

[437] PUCHER, J., DIJKSTRA, L., « Making walking and cycling safer: lessons from Europe », *Transportation Quarterly*, vol. 54, no. 3, 2000
[438] La ville de Lund en Suède a élaboré un plan de transport durable à l'horizon 2030 sous le nom LundaMaTs. Cf. FISCHER, E. L., *Pedestrian and bicyclist safety and mobility in Europe*, Washington, DC : Office of International Programs, U.S. Federal Highway Administration, 2010
[439] Cf. aussi la politique de l'Écosse sur la marche à pied *Lets get Scotland walking, the national walking policy*. Cf. le site officiel http://www.scotland.gov.uk/Resource/0045/00452622.pdf
[440] PICKERING, T. G., « In praise of walking. An antidote to increasing health care costs in the elderly? », *The Journal of clinical hypertension*, vol. 3, no. 6, 2007, pp. 380-382
[441] Marie Demers en se référant à la société américaine dénonçera : *La sortie pour le chien est la seule obligation pour marcher*. Cf. DEMERS, M., *Walk for your life: restoring neighborhood walkways to enhance community life, improve street safety and reduce obesity*, *op.cit.,* p. 13
[442] HASKELL,W.L., TORBURN, L., « Walking for health », In J. Roser and J.G Gamble (eds.), *Human walking*, Philadeplhia : Lippincott Williams & Wilkins, 2006, pp. 149-163
[443] DARKER, C., LARKIN, M., FRENCH, D.P., « An exploration of walking behaviour. An interpretative phenomenological approach », *Social Science & Medicine*, vol. 65, no. 10, 2007, pp. 2172-2183
[444] Il s'agit d'une étude qui montre qu'il y a une liaison directe entre le temps dépensé à conduire et l'obésité. Selon l'étude, les personnes habitant dans des quartiers ayant des fonctions mixtes dans une distance accessible à pied en moins de sept minutes, le risque de devenir obèse diminue de 35 %. Cf. FRANK, L., ANDRESEN, M.A, SCHMID, T.L., « Obesity relationships with community design, physical activity, and time spent in cars », *American Journal of Preventive Medicine*, vol. 27, no.2, 2004, pp. 87-96
[445] VOGNOVIC, I., « Building communities to promote physical activity. A multiscale geographical analysis », *Geografiska Annaler: series B*, Human geography, vol. 88, no. 1, 2006, pp. 67-90
[446] DEMERS, M., *Walk for your life: restoring neighborhood walkways to enhance community life*, *improve street safety and reduce obesity*, *op.cit.,* et notamment p. 23

volonté de marcher qui est souvent inconsciente et varie selon nos valeurs, notre âge[447] ou des facteurs psychologiques[448] imprévisibles. La marche peut aussi devenir une activité périlleuse, en effet, 17 % des accidents mortels sur les voies des pays européens impliquent des piétons en raison de leur caractère extrêmement vulnérable[449] face aux autres moyens de déplacement, et de la faible analogie entre la masse et la vitesse. En 1968, la *Convention de Vienne* introduira un cadre réglementaire très favorable à la promotion de modes doux de déplacement[450], or, l'extrême variété de profils et d'usages au sein de la large catégorie *piéton*, oblige les textes à être plus flexibles dans leurs définitions : *Les piétons se déplaçant avec des objets encombrants peuvent également emprunter la chaussée si leur circulation sur le trottoir ou l'accotement risque de causer une gêne importante pour les autres piétons*[451]. Toutefois, leur sécurité se fonde, dans une large mesure, sur l'hypothèse que ceux-ci ne circulent que dans les espaces qui leur sont affectés. En effet, l'article 43 du Code de la route français dit que *tout usager doit, sauf cas de force majeur, emprunter exclusivement les chaussées, pistes ou trottoirs affectés à la circulation des usagers de sa catégorie*[452]. Dans l'article 217 du même code nous pouvons lire :

> *Lorsque les trottoirs ou contre-allées sont aménagés spécialement pour l'usage des piétons, ceux-ci doivent s'y tenir ; en cas d'impossibilité ils ne doivent emprunter la chaussée qu'après s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans danger*[453].

Le législateur a traditionnellement approché le piéton comme un être nécessitant une protection, mais cette tendance commence à s'inverser depuis quelques années. Le Code de la route belge propose, depuis 2000, des trottoirs qui traversent la chaussée, obligeant le conducteur à s'adapter à la vitesse du piéton et suivant une logique qui donne la priorité au plus faible et non au plus gros ou au plus puissant[454]. En 2006, le Code français des autoroutes intègre le *principe de prudence* selon lequel tous les conducteurs ont l'obligation d'agir avec prudence et respect face aux autres usagers de la route[455]. Parallèlement, des actions qui visent à la régulation des comportements dans les rues et des recherches étudiant le rôle du design et de la morphologie urbaine sur la prévention des accidents, se multiplient. La plantation et même le mobilier urbain sont examinés et suspectés d'influencer le cadre perceptif du conducteur et la visibilité des trottoirs. L'aménagement des espaces publics est néanmoins considéré comme étant capable d'éliminer, ou du moins de diminuer, les possibilités d'accidents[456]. Ces démarches prouvent qu'il existe une véritable reconsidération de l'espace du piéton, envisagé non plus seulement comme un refuge face à un environnement hostile, mais en lui accordant une importance équivalente sur la voie en accord avec la planification du trafic. Ce tournant est aussi visible au niveau des stratégies ; la sécurité n'est plus uniquement une question de contrôle et de barrières physiques dans la rue, mais de planification envisagée bien à l'avance. Telle fut d'ailleurs l'ambition du programme PPS TSE lancé en 2002, et très répandu depuis lors en Europe, encourageant les planificateurs des transports et les urbanistes à tenir compte des impacts du transport et des habitudes de mobilité sur l'environnement et la santé[457]. Il faut marcher, chantait Gilbert Bécaud en

---

[447] ALFONZO, M. A., « To walk or not to walk? The hierarchy of walking need », *Environment and Behavior*, vol. 37, 2005, pp. 808-836
[448] SAFETYNET, *Pedestrians and cyclists*, 2009 (http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/pdf/pedestrians.pdf)
[449] Vulnérable dans le sens où la majorité des victimes des accidents sur les voies sont des piétons. Cf. « Les piétons et la circulation », *Revue Technique,* no. 17, juillet-aout, 1976
[450] *Ibid.*
[451] Cf. http://pietons.org/sitewp/legislation/code-de-la-route/
[452] BAILLE, P., *Le code du piéton : droits, devoirs, responsabilités*, Paris : L'Argus, 1964 et notamment le chapitre 11
[453] BAILLE, P., *Le code du piéton : droits, devoirs, responsabilités*, *op.cit.,* et notamment p. 32 et les chapitres 1 et 11
[454] Cf. CHARMES, E., « La rue et ses publics », Dans F. Ascher et M. Appel-Muller (dir.), *La rue est à nous…tous !*, Vauvert : Au diable Vauvert, 2007, pp. 60-99 et notamment p. 77. Cf. aussi www.bivv.be
[455] CERTU, *La démarche « code de la rue » en France - octobre 2008 premiers résultats*, 2008
[456] EWING, R., HANDY, S., « Measuring the unmeasurable: urban design qualities related to walkability », *Journal of Urban Design*, vol. 14, no. 1, 2009, pp. 65-84
[457] Du 14 au 16 avril 2014, les ministères français chargés de la santé, de l'environnement et des transports ainsi que la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE ONU) et le bureau régional pour l'Europe de l'OMS (OMS-Europe) ont organisé, à Paris, la

1966, et il semblerait qu'aujourd'hui la majorité des pouvoirs publics dans le monde entier en seraient convaincus. La prévention de la santé publique surgit comme un enjeu entraînant des synergies entre disciplines et professionnels, et conduisant à penser le système des transports dans son ensemble et pas uniquement dans le but d'essayer d'améliorer des variables statistiques. Des recherches ont montré que la vitesse et le taux du trafic ont contribué à augmenter les accidents, et, dans un contexte plus général, à porter atteinte à la sécurité et à la vie des populations à travers, notamment, la pollution atmosphérique et l'environnement sonore quotidien. La promotion de la marche est envisagée comme une solution prometteuse car, même si elle est pratiquée de manière épisodique, ses bienfaits sont notoires pour la santé, comparés à ceux d'un adulte qui arrête de fumer[458]. Les Pays-Bas sont les pionniers dans ce tournant relatif à la réflexion sur la sécurité routière, en approchant d'une toute autre façon le rôle des transports et de l'infrastructure, car il est en effet clair que la sécurité ne peut être assurée dans les cadres physiques urbains actuels. Dans leur *Sustainable Vision for the roads*, les Hollandais annoncent : *Man is the measure for all things*[459] en soulignant que toutes les infrastructures et les règles doivent être adaptées aux limites des capacités humaines. Ces dernières années, une recherche plus approfondie sur le comportement de la rue a aidé les professionnels à revenir sur plusieurs de leurs suppositions et à découvrir que le nombre de piétons dans une zone au lieu d'augmenter les possibilités d'accidents, les restreint, accordant ainsi à la marche un argument supplémentaire en sa faveur lié à la sécurité dans les rues[460]. Or, les chiffres révélés déjà depuis les années 90, sont inquiétants. Pour les personnes âgées, environ 30 % des chutes sont fatales et, parallèlement, l'OCDE annonce que 400 000 piétons meurent chaque année dans le monde[461]. Les autorités ne pouvaient plus négliger les problèmes de sécurité dans les rues et une réflexion au niveau international a commencé à prendre forme en cherchant à mieux comprendre les facettes des comportements pédestres par rapport aux multiples profils des piétons. Les responsables ont compris que la marche n'est pas seulement un moyen permettant la promotion de la santé, mais que les problèmes liés à cette dernière peuvent également influencer le comportement et donc la sécurité des piétons dans les rues.

Depuis 1975, la loi LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) en France a réalisé un vrai virage en lançant une politique liée à une meilleure accessibilité des personnes handicapées dans la ville, en suivant une logique résiliente des mouvements pédestres entre les transports publics, l'habitat et le travail[462]. Comme certains l'ont montré, la sécurité peut beaucoup influencer l'augmentation de la fréquentation des plus jeunes dans les rues[463] et influer ainsi de manière significative sur l'animation de ces dernières dans des zones résidentielles. Des chercheurs ont aussi trouvé que la marche peut être facilement intégrée dans des routines quotidiennes, ce qui en fait un exercice physique efficace. En effet, en marchant il est plus facile d'arriver à faire trente minutes d'exercice quotidien doux, comme le proposent les organismes nationaux de santé[464], et il existe de multiples raisons motivant les personnes à marcher telles que le besoin d'air frais, les transports publics performants et les courtes distances à parcourir entre les activités journalières.

4ème Réunion de haut niveau du Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (programme PPE TSE, appelé en anglais : THE PEP).

[458] DORA, C., « A different route to health: implications of transport policies », *British Medical Journal*, no. 318, 1999, pp. 1686-1689

[459] VAN VLIET P., SCHERMERS G., *Sustainable safety: a new approach for road safety in the Netherlands*, Rotterdam : Traffic Research Center, 2000

[460] JACOBSEN, P.L., « Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling », *Injury Prevention*, no. 9, pp. 205-209, 2003

[461] FIT/OCDE, *Piétons : sécurité, espace urbain et santé,* 2011

[462] CERTU, *Les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous. Guide méthodologique,* Lyon : CERTU, 2001

[463] PRESTON, B. « Cost effective ways to make walking safer for children and adolescents », *Injury Prevention*, 1995, vol. 1, pp. 187-190

[464] OJA, P., VUORI, I., PARONEN, O., « Daily walking and cycling to work: their utility as health enhancing physical activity ». *Patient Education and Counseling*, vol. 33, 1998, pp. 87-94

La marche et le vélo n'ont pas toujours été des choix très sûrs en Europe du Nord. Toutefois, des améliorations majeures faites en matière d'infrastructure de la marche ont bénéficié le vélo et vice versa. Le sort fatidique des cyclistes a diminué de 60 % entre 1970 et 2008, et parallèlement, les réseaux de pistes cyclables ont presque doublé entre 1970 et 1990. En outre, on a assisté à une volonté très forte de la part des autorités d'implanter des zones présentant un modèle assez strict de *traffic calming* où les voitures doivent impérativement respecter la vitesse des piétons, c'est-à-dire ne pas dépasser 7 km/h[465].

Ce n'est pas un hasard que les mesures prises pour la sécurité des piétons ont d'abord fleuri en Europe. En effet, contrairement aux États-Unis, la majorité des pays européens comptaient depuis toujours un sur quatre déplacements urbains effectués avec des moyens non motorisés, chiffre atteignant un pourcentage très élevé, 40 %, au Danemark et aux Pays-Bas[466]. En Europe, les responsables se sont penchés sur la question de la sécurité en l'envisageant à plusieurs niveaux et en agissant par le biais de l'aménagement, de règlementations et de stratégies générales. Une pléthore de mesures visant la réorganisation du système des transports a enfin contribué à asseoir les fondements pour des rues plus sûres : sens uniques, éclairages spécifiques, couloirs uniquement consacrés aux bus et aux cyclistes, etc.

Une variété d'éléments de design ont été mis en place pour assurer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes : systèmes de détection passive des piétons aux passages, signalisations à la hauteur des passages surélevés, escaliers dans des stations facilitant le transport des vélos, système des vélos municipaux partagés, nouveaux modèles – comme le PUFFIN en Angleterre – avec des détecteurs captant le mouvement des piétons et adaptant les feux rouges à leur temps de traversée sur la chaussée, ou de terre-pleins permettant le parcours des personnes sans nivellements[467].

Les premières lignes directrices liant l'aménagement à la sécurité des piétons ont été publiées par l'Université de Göteborg en 1968[468], en présentant quelques premiers principes de design des zones urbaines, en éliminant la circulation de transit et en permettant la création d'aires de jeux dans des quartiers d'habitat. Ces principes ont commencé à être très vite appliqués dans les centres anciens : contrôle d'accès des voitures dans le centre, impasses et diminution de la largeur des voies ont vu le jour ; les premiers résultats satisfaisants publiés dans le rapport de référence *Better Twins with Less traffic* en 1975, ont convaincu les responsables d'étendre ces principes à des zones beaucoup plus larges en créant des centres entiers piétonnisés comme dans le cas de Stevenage. Mais ces mesures se sont vite avérées très coûteuses et incompatibles avec les besoins d'autres modes de transport. Vers la fin des années 70 – après l'apparition du concept de woonerfs – les aménageurs ont commencé à penser à l'établissement de plans globaux d'organisation des déplacements comme un remède plus pertinent pour la sécurité routière ; la marche était encore considérée comme un moyen de transport faible, et donc protégée dans des anneaux piétonnisés. Au début des années 80, une deuxième génération de plans de circulation est apparue partout en Europe visant à combiner les objectifs de sécurité avec le besoin de repenser les réseaux de transport et de corriger certaines fautes du passé. Le but n'était plus d'étendre la réalisation des modèles mais de

[465] BUEHLER, R., PUCHER, J., « Walking and cycling in Western Europe and the United States, trends, policies and lessons », *TR News,* no. 280, May-June 2012
[466] PUCHER, J., DIJKSTRA, L., « Making walking and cycling safer. Lessons from Europe », *op.cit.*
[467] FISCHER, E., GABE R., SHAWN T., *Pedestrian and bicyclist safety and mobility in Europe scan. Findings and recommendations*, *op.cit.*
[468] MUHLARD, N., « A short history of pedestrian safety policies in Western Europe », paper presented at ICTCT Workshop in Beijing, April 2007

chercher des problèmes spécifiques au niveau local ou en fonction du contexte ; les cycles des feux rouges sont ainsi réadaptés aux piétons et les passages souterrains sont réaménagés pour qu'ils soient plus accueillants. Mais jusque dans les années 80 les planificateurs se focalisent sur le contrôle des déplacements des piétons et la prévention des conflits de ces derniers avec les véhicules. Cette attitude change au moment où les responsables comprennent qu'ils ne peuvent pas maintenir en marge les mouvements des piétons indéfiniment, et dès lors, le concept du contrôle des vitesses est apparu comme une solution légitime. Les chaussées seront vite remplies de chicanes, de ralentisseurs et de panneaux de signalisation indiquant les limites de vitesse. En effet, l'aspect révolutionnaire du début des années 90 réside dans la mise en question de la priorité accordée aux voitures. Plus tard, plusieurs pays commenceront à mettre en place des programmes, avec des buts à long termes, visant les questions de santé publique et de sécurité routière comme constituant les deux faces d'une même pièce[469] et se basant sur les nombreuses potentialités des nouvelles technologies.

Si les autorités et les scientifiques se sont consacrés avec enthousiasme à octroyer un plus grand pouvoir aux piétons, ces derniers, en tant qu'usagers et habitants des villes ont également compris les pressions qu'ils peuvent exercer. Le piéton a, depuis très tôt, senti les risques de son exclusion de la voie publique. Dans un texte présenté en 1789 à l'Assemblée Nationale, dont le titre est *Vœu d'un piéton*, nous pouvons lire :

> *[…] or, dans ma qualité de Piéton, j'enrage et peste tous les jours contre l'innombrable quantité de voitures, qui sont comme autant d'ennemis renaissants contre lesquels il faut sans cesse me précautionner, et d'ailleurs, tout me répugne dans cette maudite invention que la mollesse fabriqua pour insulter l'indigence et l'honnête médiocrité*[470].

Nous comprenons bien l'ambiance de l'époque quand nous lisons le propos de cet auteur inconnu qui s'attaque aux riches qui paraissent déjà vouloir *dominer les piétons et vouloir les écraser*[471].

Malgré l'existence de plusieurs actions au niveau individuel avertissant sur le danger auxquels les piétons peuvent être confrontés, ces derniers n'ont pu que très récemment tracer une ligne d'action en coordonnant leurs revendications et en devenant un groupe distinct et reconnu par les pouvoirs publics. Depuis quelques années, la multiplication d'associations, de fédérations, de collectivités d'habitants sont la preuve de l'ampleur que le sujet a pris dans la société ; des rassemblements pacifiques aux manifestations plus radicales, les piétons apprennent à réclamer leur espace dans la ville. En 1988, l'activiste Michael Hartman est devenu célèbre internationalement en décidant de monter sur toutes les voitures qui, stationnées illégalement, encombraient sa marche sur le trottoir. Cet acte provocateur a cependant réussi à montrer l'urgence du sujet : la réduction flagrante des espaces destinés au piéton. Inspiré par le fort symbolisme de cette manifestation, un habitant d'Athènes a soutenu cette *action* mais il s'est vite retrouvé devant le juge, accusé de porter atteinte à la propriété privée[472]. Or, les piétons, dans le monde entier, ne semblent pas être découragés, ils se réunissent pour montrer la négligence des conducteurs, pour partager leurs points de vue avec les autorités et inviter d'autres groupes à rejoindre leur cause. Comme le souligne Jean Marc Offner[473], les piétons ne peuvent pas former strictement un groupe en soi car tout le monde est piéton à un moment ou à un autre. Les adeptes de la marche se trouvent ainsi sans un porte-parole de taille, ce qui les empêche de communiquer facilement leurs exigences. Par ailleurs, les piétons sont parfois

[469] PEDEN, M.M., *World report on road traffic injury prevention*, Geneva : World Health Organization, 2004
[470] *Vœu d'un piéton présenté à l'Assemblée nationale*, juillet 1789 (http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k402308/f5.image.)
[471] *Ibid.*
[472] Cf. particulièrement le site internet http://www.streetpanthers.gr/
[473] OFFNER, J.- M., « Enjeux politiques de la marche à pied », *Métropolis*, no. 75, 1986

victimes de la concurrence d'autres moyens doux, comme ce fut le cas à Genève où les associations de cyclistes ont réussi à obtenir l'élargissement des pistes cyclables au détriment de la largeur des trottoirs. Les droits du piéton sont toutefois reconnus au niveau européen en 1988 : *Le piéton a le droit de vivre dans un environnement sain et de jouir en toute liberté de l'espace public dans les conditions de sécurité que requiert sa santé physique et psychologique*, lisons-nous dans un extrait de la Charte européenne des droits du piéton, adoptée par le Parlement européen en 1988[474].

Mais c'est surtout à partir des années 90 que diverses associations, revendiquant ces droits, commencent à fleurir. L'initiation *Reclaiming Streets*, apparue à cette époque en Angleterre, a donné naissance à un mouvement très répandu qui ira jusqu'à critiquer le contexte économique de globalisation comme étant responsable de la propagation de l'automobile. Une série d'initiatives suivront : *Living streets*, *Vivre en ville*, *The International Federation of Pedestrians*, sont seulement quelques exemples parmi une large panoplie de mobilisations d'habitants dans chaque pays[475], dont le discours a connu une évolution significative au cours des dernières années. Tout au long des années 80, l'objectif principal des réclamations portait sur la nécessité de bannir la voiture des centres-villes. Actuellement, plusieurs sont les démarches qui reconnaissent qu'un véritable virage en faveur du piéton ne peut s'effectuer que dans le cadre de politiques conciliant les enjeux de tous les modes de déplacements urbains dans une logique de durabilité[476]. Cette ouverture d'esprit a été très favorablement accueillie par des publics de plus en plus larges et distincts. Les exigences initiales sur la sécurité dans la rue se sont alors enrichies par des visions plus globales portant sur l'amélioration du quartier et la réappropriation des espaces publics à proximité. Il s'agit désormais d'une conviction pour les chercheurs que les meilleures conditions pour la marche résultent des meilleures conditions de la vie urbaine en général[477]. C'est sur cette voie que des organisations internationales, comme *Liveable Cities*[478], ou *Walk21* regroupent des professionnels autour de différentes disciplines, dans le but d'établir des politiques coordonnées et d'enrichir le débat transdisciplinaire. Au-delà de cette synergie entre certains professionnels, les autorités publiques, sont en quête d'assurer les accords et la participation des habitants. La solidification des droits des piétons dans les domaines décisionnel et opérationnel apparaît ainsi comme le résultat d'une sensibilisation croissante de toute la société par rapport à une culture de la rue, une culture que les politiques essayent de faire germer dans le processus éducatif.[479]

1.2.3 La marche négligée par les statistiques et pourtant maillon fort du système des transports urbains

Le piéton gagne alors à grands pas sa place dans l'arène des déplacements quotidiens. Cela est dû, d'un côté, à la prise de conscience des qualités de la marche, et de l'autre côté, à une véritable révolution dans la manière dont

[474] Voir les *JO* de la communauté européenne 14/11/88 N° C290/51 – C290/52 – C290/53
[475] Les plus représentatifs sont : *Project for public spaces* (http://www.pps.org), *Pedestrians liberation* (http://pedestrianliberation.org), *Walk London* (http://www.walklondon.org.uk)
[476] GOODMAN, R., TOLLEY, R., « Sustainable transport: prospects for walking and cycling in Great Britain », *Geography*, vol., 861, 2001, pp. 84-86
[477] Ce n'est pas un hasard que les associations promouvant et soutenant les droits des piétons cherchent à créer des alliances avec d'autres organismes, avec le secteur public et avec d'autres collectivités comme c'est le cas de l'initiative *Rues de l'Avenir* (http://www.ruedelavenir.com)
[478] Voir le site officiel http://www.livablecities.org/about/mission
[479] Tel est l'exemple du *Permis Piéton*, initié en 2006 en France (http://www.permispieton.com)

celle-ci s'effectue. Le progrès technologique révolutionne jour après jour tant les capacités corporelles que les services offerts au piéton en enrichissant l'expérience de la marche. En effet, l'homme a de tous temps cherché à dépasser les capacités naturelles de son corps. Déjà en 1500, sont apparus les *automata* à échelle humaine qui imitaient la marche et les gestes des hommes[480] ; leur renommée dans les salons européens a marqué le début d'une ère où l'homme, attiré par la science, a commencé à vouloir remplacer ses propres faiblesses par des apports mécaniques externes. La révolution au niveau des transports au cours du XX^e^ siècle est également issue du besoin de dépasser les limites de la marche, le train, le tram, la calèche… visent à nous libérer des contraintes liées à la distance et à la fatigue physique. Par ailleurs, l'invention et la prolifération de la signalisation urbaine représentent également un effort pour aider le piéton à faire face aux nouveautés envahissant le paysage urbain du début du XX^e^ siècle. Toutefois, l'innovation était recherchée loin du corps du marcheur, considéré uniquement comme une *unité à transporter*. Ce n'est que récemment que la marche est abordée en tant qu'une pratique innovatrice en soi grâce à plusieurs recherches montrant son extrême flexibilité et adaptabilité à l'environnement.

Le corps du piéton, ses besoins et ses capacités perceptives sont particulièrement mis en avant. Des lunettes futuristes permettant la numérisation[481] de l'environnement perçu et de nombreuses applications sur smartphones orientent le piéton et l'informent sur les points d'intérêt pendant son itinéraire. Le contrôle d'une série de tâches quotidiennes à travers les tablettes et les téléphones portables renforcent les capacités d'agir du piéton en lui permettant d'accomplir plusieurs de ses objectifs pendant qu'il marche ou lorsqu'il est assis dans un moyen de transport en commun. Il accède ainsi en temps réel aux multiples informations dressant les sites physiques qu'il traverse. Nous pouvons néanmoins, en marchant, prévoir à quelle heure le prochain bus arrivera, chercher les horaires d'ouverture d'un commerce ou encore réserver des billets pour un spectacle[482]. Ce n'est guère par hasard que ces innovations sont nées et fleurissent dans le contexte actuel ; la marche n'est plus une nécessité, mais un choix : une quête de plaisir. Georges Amar parle de l'*homo mobilis*,[483] en soulignant que le piéton est néanmoins, en mesure de définir l'avenir des infrastructures lourdes et de stimuler tout un marché d'accessoires de voyage urbain[484]. Le mouvement, continue Amar, n'est guère un simple moyen pour l'accomplissement d'un objectif, mais un objectif en soi. La marche s'inscrit parfaitement dans une telle démarche, car elle exige une coordination entre la gestion de différents moyens de transport et l'aménagement des espaces publics. La *reliance*, que les experts en transport essayent[485] d'inculquer aux infrastructures lourdes, est présente dans la marche naturellement. Utiliser le terme *piéton* semble quasi anachronique, car le marcheur contemporain, doté d'une pléthore de prothèses (rollers, pédomètres, tablettes, casques), est un métisse du piéton du XX^e^ siècle, dans le sens où il

[480] SMITH, A.C., SMITH, K.S, « Architecture as inspired machine », *Built Environment*, vol. 31, no. 1, 1978. Cf. aussi KENZARI, B., ELSHTAWY, Y., « Crossing boundaries: architecture and the influence of other disciplines », *Built Environment,* vol. 31, no. 1, 2005, pp. 5-8.
[481] PFEIFFER, F., INOUE, H., « Walking: technology and biology », *Philosophical transactions of the Royal Society of London A*, no. 365, 2007, pp. 3-9
[482] REEVES, S., FRASER, M., SCHNADELBACH, H., et al., « Engaging augmented reality in public places », In *Proceedinsg of SIGCHI Conference on human factors in computing systems* (CHI), Portland, Oregon, USA, April 2-7, 2005
[483] BELLANGER, F., ASCHER, F., « Les rues médias – Media Streets », Dans F. Ascher et M. Apel-Muller (dir.), *La Rue est à nous… tous !,* Vauvert : Au diable Vauvert, 2007 et notamment p. 137
[484] AMAR, G., *Homo mobilis*. *Le nouvel âge de la mobilité*, Limoges : FYP, 2010
[485] *Ibid.*, et notamment pp. 15- 22

participe activement à la création de son mouvement. Yo Kaminagai[486], ingénieur de l'École des Ponts et responsable du département *design et projets culturels* de la RATP, utilisait le terme *piétonnique* pour décrire le tissage d'un imaginaire tout neuf autour de la marche qui est lancé comme un acte autonome, performant, divertissant et créatif[187]. Selon Sonia Lavadinho, tous ces accessoires autour de la marche sont porteurs d'importants symbolismes qui marquent le goût, l'appartenance culturelle et le statut social du piéton ; une ère d'autonomisation (*empowerment*) du piéton arrive, dans laquelle l'habitant consommateur devient coproducteur de sa mobilité. Bruno Marzloff parle[488] du *piéton augmenté*, inspiré par les marcheurs continuellement connectés dans des villes comme Tokyo. L'industrie automobile, qui a déjà posé les bases pour son insertion dans ce nouveau marché de produits verts, lance des véhicules futuristes pliables, plus petits qu'un sac à main, que le piéton utilise à sa guise pendant son itinéraire. L'espace physique ne peut que s'adapter à cette *fluidité* de la marche, les interfaces statiques cèdent leur place aux interfaces mouvantes et aux matériaux lisses et *intelligents*. Les limites traditionnelles entre espace digital et physique s'estompent en créant des *lieux hybrides*[489]. Ce renforcement du piéton a inévitablement suscité la transformation de l'espace urbain et les espaces publics sont néanmoins appelés à accueillir un piéton non hésitant et exigeant, tout en étant prêts à élargir ses sens et ses possibilités d'action[490].

Toutefois, la marche était traditionnellement *mesurée* quantitativement[491], sa performance était ainsi jugée selon un système de valeurs créé pour les véhicules. Les déplacements à pied ont, pendant longtemps, été absents dans les enquêtes de mobilité quotidienne[492] car comment catégoriser un trajet qui débute quelques minutes à pied avant d'arriver à la station de métro la plus proche, pour continuer dans un souterrain avant de ressortir à la surface, puis entrer dans un commerce, et qui se termine par une promenade lente au bord d'un canal ? La marche n'était donc pas considérée comme un *mode de transport* sauf si l'intégralité du trajet s'effectuait à pied. Or, cette omission élimine de nombreuses brèves séquences effectuées à pied au sein d'un trajet d'ailleurs enregistré comme *fait en métro*. De plus, la durée, les choix et les trajectoires de la marche sont tellement dépendants de la morphologie, de la culture ou de l'humeur de la personne, qu'essayer de les mesurer est une tâche contraignante. La marche fut ainsi pendant longtemps sous-évaluée dans les statistiques des transports urbains[493].

Cette marginalisation commence à s'inverser depuis quelques années. En effet, les villes nord-européennes affichent leur supériorité dans la diffusion de la marche, tandis que les États-Unis présentent un pourcentage encore faible, ce qui s'explique par l'hypothèse largement partagée selon laquelle il existe une relation entre les taux de motorisation et de propagation de la marche dans les déplacements quotidiens. D'après des données de l'OCDE : dans les pays industrialisés, la majorité des déplacements pédestres représente une courte durée et même en Suède, un pays où la marche fleurit, 60 % des trajets à pied ne dépassent pas les mille mètres. La distance par-

[486] LAVADINHO, S., WINKIN, Y., *Enchantement engineering and pedestrian empowerment: the Geneva case, op.cit.*
[487] RIEG, J., « Et si on inventait la « piétonique » ? », *Chronos*, 4 novembre 2014 (tiré du http://www.groupechronos.org/blog/et-si-on-inventait-la-pietonique)
[488] LAVADINHO, S., « Du marcheur urbain », *Urbanisme*, no. 359, 2008, pp. 44-49
[489] DE SOUZA E SILVA, A., « From cyber to hybrid: mobile technologies as interfaces of hybrid spaces », *Space and Culture*, vol. 9, no. 3, 2006, pp. 261- 278
[490] WACHTER, S., *La ville interactive – L'architecture et l'urbanisme au risque du numérique et de l'écologie*, Paris : L'Harmattan, 2010
[491] Les premières études quantitatives apparaissent dans les années 70 afin de mesurer quelle est la part de la marche dans la totalité des déplacements urbains
[492] PAPON, F., « Marche et deux roues. Les modes oubliés : marche, bicyclette, cyclomoteur, motocyclette », *Recherche Transports Sécurité*, no. 56, 1978
[493] CARRE, J. R., MIGNOT, C., *Écomobilité : les déplacements non motorisés : marche, vélo, roller… éléments-clés pour une alternative en matière de mobilité urbaine, op.cit.*

courue à pied ne représente qu'une petite part de la distance totale au cours de nos déplacements quotidiens, à l'inverse, en marchant, nous consommons une partie considérable de temps dépensé pour ces déplacements. Ironiquement, les catégories sociales les plus vulnérables dans la rue, les jeunes et les personnes âgées[494], s'adonnent le plus à la marche. Une enquête menée par l'INSEE en 1976 sur la région parisienne indique que 41,5 % des déplacements se font à pied, pourcentage qui s'élève à 50 % dans Paris *intra-muros*[495]. Ce fleurissement de la marche est un phénomène apparent dans les années 70 dans plusieurs autres villes françaises comme Lille, Marseille, Lyon ou Orléans[496]. La marche connaîtra cependant une nette retraite pendant les années 80 face à la diffusion de la voiture individuelle et à la facilité de son acquisition. En France, entre 1984 et 1994, le nombre de déplacements hebdomadaires pédestres connaît une chute de 35 %, contrairement à la hausse de 23 % du nombre de déplacements effectués en voiture. Ces derniers augmentent et représentent 40 % à la fin des années 70, puis 60 % deux décennies plus tard (particulièrement dans les villes françaises de province)[497]. En Angleterre, le pourcentage de la marche dans la totalité des déplacements diminue jusqu'à 34 % en 1985 et 27 % en 1996[498]. En Allemagne, la proportion des personnes âgées qui déclarent trouver du plaisir à se promener à pied passe de 70 % à 40 % entre 1962 et 1968[499]. On se trouve confrontés à un cercle vicieux : plus la voiture prospère sur les voies publiques, plus la marche est exposée et se restreint. Or, la perte signalée des modes de déplacement non motorisés ne signifie pas pour autant un gain pour les transports en commun ; au contraire, l'automobile reste le grand bénéficiaire[500].

C'est à partir des années 90 que la marche connaît un essor dans les trajets courts et plus particulièrement dans ceux effectués dans les centres-villes[501]. En France, plus d'un quart des déplacements réalisés dans les agglomérations sont pédestres tandis que la marche reste le premier choix dans le centre-ville[502]. Dans un contexte de diminution des déplacements individuels à cause de la hausse du prix de l'essence, le taux de la marche reste remarquablement stable mais il demeure toutefois très dépendant de l'offre des transports en commun et de la répartition des usagers. La qualité et la facilité du trajet sont des facteurs influençant le nombre des déplacements pédestres visant à la recréation[503]. En 2011, la marche représente 54 % des déplacements à Paris et 30 % en Île-de-France. En 2007, l'enquête nationale des transports de l'INSEE intègre, pour la première fois, la marche dans les modes de transport examinés. Toutefois, l'accent est principalement mis sur les déplacements autres que ceux entre le domicile et le travail. La marche apparaît comme étant ainsi le mode préféré pour les activités de loisirs ou d'achats. Quant à sa vitesse, elle varie considérablement entre les villes et est influencée par des facteurs comme la condition physique, l'âge ou les raisons des déplacements. En général, la distance moyenne acceptable d'un parcours est estimée à 0,5 km dans le cas des villes moyennes, mais elle peut s'accroître jusqu'à atteindre deux ou trois kilomètres dans les villes où il n'y a pas de transports en commun, ou dans celles où leur coût est élevé. Les Finlandais sembleraient être ceux qui seraient les plus prêts à marcher sur de longues distances, avec une moyenne de 2,8 km, contrairement aux Anglais qui ne marchent, en moyenne, qu'un kilomètre. Cependant,

[494] CERTU, *Quelques lieux communs sur les modes doux (le vélo et la marche)*, 2002
[495] OFFNER, J.-M., *Les déplacements piétonniers : analyse bibliographique*, *op.cit.,* et notamment p. 15
[496] CETUR, *Résultats de base des enquêtes-ménages réalisées en 1976 à Lille, Lyon, Marseille, Nancy et Orléans*, Bagneux : CETUR, 1978
[497] BEAUCIRE, F., LEBRETON, J., *Les transports publics et la gouvernance urbaine*, Toulouse : Milan, 2000
[498] GOODMAN, R., TOLLEY, R., « Sustainable transport: prospects for walking and cycling in Great Britain », *op.cit.*
[499] OFFNER, J.-M., *Les déplacements piétonniers et leur évolution, op.cit.*
[500] MIGNOT, C., *Mobilité urbaine et déplacements non motorisés*, Paris : La Documentation française, 2001
[501] PAPON, F., « Les modes oubliés. Marche, bicyclette, cyclomoteur, motocyclette », *Recherche Transports Sécurité,* no. 56, juillet-septembre 1997, pp. 61-75
[502] *Ibid.*
[503] XAVIER, N., *Automobiliste, cycliste, piéton ou le gêneur gêné*, no. 590, INSEE, 1998

l'Angleterre possède un nombre plus élevé de déplacements pédestres pour l'ensemble des déplacements tandis que la Finlande présente un pourcentage plus faible[504].

Le piéton est un être menacé dans la rue par les autres moyens de transport depuis le début du XX^{e} siècle : *En quelque endroit que j'aille il faut fendre la presse d'un peuple d'importuns qui fourmillent sans cesse*[505]. Lorsqu'en 1976 une étude sous le titre *La marche comme déplacement urbain* est publiée, personne ne la prend trop au sérieux[506]. La marche n'est pas incluse au sein des politiques de transport car elle n'a ni le même volume, ni la même masse de flux, ni les infrastructures lourdes des autres moyens de transport. Au contraire, son extrême variété liée aux personnes, aux profils sociaux et aux contextes urbains a, au début, plutôt découragé les ingénieurs au lieu de les inspirer[507]. Il a fallu attendre jusqu'à très récemment pour que l'OCDE déclare que *la marche est le mode de locomotion par excellence*[508], pour examiner, sans préjugés, les similitudes entre les flux piétonniers et ceux des véhicules en mouvement[509], et pour oser donner la priorité intégrale aux piétons en arrêtant grâce feux rouges toutes les directions des voitures dans des carrefours immenses[510].

Walking is the first and foremost type of transportation, a way to get around, dit Jan Gehl[511]. On dit souvent que tous les usagers des moyens de transport sont, à la base, des piétons ; Francis Ribey affirme : *Il n y a pas de piéton sans voitures*[512]. Au début du XX^{e} siècle, la marche a vu son rôle se dégrader face à la montée des modes de transport motorisés : *Le piéton moderne vit en état d'alerte*, souligne Felix Robert dans les années 40[513]. Quand les distances dans la ville ne pouvaient plus être parcourues à pied, la marche a perdu son monopole. Le confort de la voiture et le statut social qui l'accompagnent, feront de la marche une pratique démodée. Même quand l'urbanisme investit dans les transports en site propre, les questionnements s'orientent vers l'implantation d'infrastructures lourdes dans le paysage urbain, en laissant peu de place à l'épanouissement d'un débat autour de la marche. Toutefois, celle-ci s'est toujours trouvée, même sans l'avouer, au cœur du système des transports, car c'est en marchant que le voyageur accède aux gares et aux stations[514].

Pendant longtemps, la marche n'a pas été une énigme pour les ingénieurs, elle n'avait besoin ni d'un soutien technique ni d'une gestion de son équipement[515]. Or, elle dépend étroitement des innovations faites au niveau de l'urbanisme et des transports. De plus, ses propres potentialités d'innovation en tant que *transport à pied* ne sont guère épuisées ni complètement découvertes, elles suscitent constamment l'ouverture vers de nouveaux champs d'expérimentation[516], elle est un mode, à la base, individuel qui offre néanmoins plusieurs possibilités pour être aussi un mode collectif. Le *pedibus* est un exemple typique de ce métissage que la marche pourrait acquérir, parallèlement à son excellente capacité de se combiner avec les autres moyens de transport[517]. Cette caractéristique en fait un mode de *déplacement* unique grâce à ses capacités *décloisonnantes* et *reliantes*. Une telle ap-

[504] OCDE, *Safety of vulnerable road users*, 1998
[505] BOILEAU, N., *Les embarras de Paris*, 1660 cité dans FELIX, R., *Le piéton, étude jurisprudentielle de ses droits et de ses obligations*, Paris : Dalloz, 1942 et notamment p. 9
[506] ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., « Οι μετακινήσεις πεζή : ιστορία και προοπτικές », *Τεχνικά Χρονικά,* τ. 9, τευχ. 1, 1989, pp. 187-200
[507] HILLMAN, M., WHALLEY, A., Walking is transport, *Policy Studies*, vol. 45, 1979
[508] OCDE, *Piétons* 2011, *op.cit.*, et notamment p. 99
[509] ΦΡΑΤΖΕΣΚΑΚΗΣ, Ι.Μ., ΠΙΤΣΙΑΒΑ-ΛΑΤΙΝΟΠΟΥΛΟΥ, Μ., ΤΣΑΜΠΟΥΛΑΣ, Δ., « *Πεζοί »,* In Ι.Μ. Φρατζεσκακης, Μ. Πιτσιάβα-Λατινοπούλου και Δ. Τσαμπούλας (eds.), *Διαχείριση Κυκλοφορίας,* Αθήνα : Παπασωτηρίου, 1997
[510] OFFNER, J.-M., « Les déplacements piétons et leur évolution », Dans *Dix années d'espaces piétons : bilan et perspectives*
[511] GEHL,J., *Life between buildings using public space*, Washington DC : Island Press, 2011 et notamment p. 133
[512] RIBEY, F., « Pas de piéton pas de citoyen : marcher en ville un manifeste de citoyenneté », *op.cit.*
[513] ROBERT, F., *Le piéton, étude jurisprudentielle de ses droits et de ses obligations*, *op.cit.,* et notamment p. 11
[514] ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., « Οι μετακινήσεις πεζή : ιστορία και προοπτικές », *op.cit.*
[515] OFFNER, J.-M., « Les déplacements piétons et leur évolution », *op.cit.,* et notamment p. 23
[516] ASCHER, F., « Les sens du mouvement : modernités et mobilités », Dans S. Allemand, F. Ascher et J. Levy, *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaine*s, Paris : Belin, 2004
[517] AMAR, G., « Pour une écologie urbaine des transports », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, no. 59-60, 1993, pp. 140-151

proche en fait le seigneur des transports urbains et renverse la pyramide traditionnelle. Georges Amar souligne qu'afin de penser une nouvelle mobilité urbaine, il faut arriver à combiner le *vite* avec le *lent*. Selon ce dernier, le grand enjeu de la mobilité du XXI[e] siècle est la révision de toute l'organisation du système des transports, afin que celui-ci favorise le contact humain : *D'un passage de l'ère automobile à une ère d'un nouveau corps mobile urbain*[518]. Si la marche a déjà ses partisans au sein des urbanistes, Georges Amar souligne que ses énormes potentialités d'innovation pourront fasciner les ingénieurs en transports. Des recherches concernant la gestion des foules dans les gares ou les cheminements à l'intérieur du métro créent des pistes v*éritablement neuves sur le mode de transport le plus vieux du monde*[519].

Dans son ouvrage *Énergie et équité*, Ivan Illich rappelle que la crise pétrolière nous a obligés à regarder notre système d'une manière plus précise en matière de technologie, mais sans que cela n'assure l'équité sociale. La marche, selon Illich, peut offrir une *énergie métabolique*[520] comme réponse à une *énergie mécanique* polluante, et pour cette raison, elle peut émerger comme une véritable alternative face aux impasses des transports. Cependant, le recours à l'automobile augmente, même si les souhaits d'un renforcement des modes doux de déplacement se multiplient : *On préfère la marche et le vélo et l'on utilise la voiture individuelle*[521]. Ironiquement parlant, même si nous avons toujours recherché la vitesse afin de gagner du temps, nous nous sommes retrouvés encombrés en augmentant le temps de notre déplacement[522]. Selon la pensée qui dominait autrefois, les modes de déplacement étaient considérés à partir des notions de *masse* et de *vitesse*. Le piéton était ainsi envisagé, pendant longtemps, comme un *Véhicule Léger Monoplace Non Motorisé Sans Roues*. Cette dénomination ne pouvait pas concurrencer facilement tout cet imaginaire lié au pouvoir et construit au sein d'une classe moyenne aisée autour de la voiture.

Au début des années 70 apparaissent les premiers signes annonçant que la marche pourrait concurrencer le déplacement motorisé : *A new day has come for the pedestrian footpower has begun to challenge horsepower… foot power is a vast negletcted energy source […] and is available in abundance here and now*[523]. Lewis Mumford avait déjà pronostiqué, dans les années 60, ce tournant des politiques du transport en disant qu'un réseau réellement efficace offrirait un maximum de modes alternatifs et des vitesses variables pour un large éventail de fonctions et d'objectifs[524]. L'aménagement des espaces publics partout dans le monde, représente un grand virage pour la marche dont les importants avantages économiques, sociaux et environnementaux sont néanmoins particulièrement mis en avant. L'insatiabilité des transports motorisés pour consommer plus d'espace physique, la dégradation de la qualité de l'air et les importants méfaits pour la santé associés à une vie sédentaire, ont contribué à la promotion de la marche comme une alternative de transport. Certaines caractéristiques, du point de vue technique, font de celle-ci un *mode idéal* de transport : *La capacité et la fiabilité élevées, les faibles coûts fixes et d'exploitation des infrastructures, la simplicité des systèmes de régulation, la souplesse du tracé des cheminements, le faible bruit, l'économie de l'espace*[525]. La marche joue alors un rôle protagoniste au sein du

[518] AMAR, G., « La marche c'est l'avenir du transport urbain », *Vidéo Innov'City*, 11 novembre 2010 (http://www.innovcity.fr/2010/11/11/«%C2%A0la-marche-c'est-l'avenir-du-transport-urbain%C2%A0»/)
[519] *Ibid.*
[520] ILLICH, I., *Énergie et équité*, *op.cit.*
[521] GAL, Y.L., *Bonnes pratiques pour les villes à vivre : à pied, à vélo*, Paris : GART, 2000
[522] WIEL, M., *La transition urbaine ou le passage de la ville-pédestre à la ville-motorisée, op.cit.*
[523] BREINES, S., DEAN, W.J., *The pedestrian revolution: streets without cars*, New York : Random House Inc., 1974
[524] MUMFORD, L., *The city in history. Its origins, its transformations, and its prospects*, *op.cit.*
[525] MATALON, B., *La Marche à pied comme moyen de déplacement : étude exploratoire*, Marseille : BETEREM, 1976

débat autour des sujets de mobilité[526]. En France, la loi de programmation du 3 août 2009, relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement mentionne : *L'État encouragera dans les cadres de déplacements urbains, la mise en place de plans de déplacements d'entreprises, d'auto partage, de l'administration et du télétravail, de la marche et du vélo*[527].

La question demeure : comment la marche pourrait-elle se combiner avec d'autres moyens de transport ? Lewis Mumford évoque déjà dans les années 50, que le moyen le plus rapide pour déplacer une foule considérable dans les centres-villes reste la marche[528] ; ce qui en fait un excellent mode de déplacement car elle ne présente pas de réelles restrictions en matière d'itinéraires, de sens interdits ou de déviations. Cette liberté permet au marcheur d'avoir une flexibilité énorme en ce qui concerne l'organisation de son trajet et de son temps, sans jamais rester coincé dans des embouteillages[529] car la marche n'est pas dépendante des horaires d'attente ni des stations de départ. Georges Amar[530] insiste sur le fait que, au-delà d'un mode de déplacement, elle est avant tout un *mouvement urbain*, terme qui décrit de manière plus réussie son ancrage constant dans le contexte urbain.

Une première question qui surgit concerne la vitesse *peu performante* de la marche, car celle-ci ne pourra jamais concurrencer la compression espace-temps des déplacements motorisés. Toutefois, si l'on compare de manière qualitative le temps dépensé au cours de cette activité avec celui passé dans les transports motorisés, l'on constate que dans le premier on enregistre un temps actif, tandis que dans le deuxième, un temps passif : *Le piéton, par sa mobilité, son autonomie, la continuité du moyen utilisé, sa faible vitesse et son contact permanent avec l'environnement, peut, tout en gardant l'objectif du moyen utilisé, se rendre d'un point à un autre, remplir d'autres fonctions*[531].

Le temps a anéanti l'espace, proclame la philosophe Hermut Rosa[532]. L'accélération constante des mouvements au cours du XX^{e} siècle a conduit à penser que toute tentative de ralentissement est devenue synonyme d'un acte de marginalisation ou d'arrière-garde. Jean-Jacques Terrin[533] souligne que les anglicismes comme *fast food, speed dating* et *power nap* sont aussi représentatifs d'une société qui n'a pas de *temps à perdre.* David Le Breton note que la société actuelle, dans laquelle la rareté du temps est presque un *statu quo*, appréhende les limites du corps humain comme un obstacle[534]. Le temps entre deux destinations fut ainsi considéré comme un *temps mort* et les activités urbaines étaient divisées dans la plupart des cas, en mouvements et non-mouvements. Cependant, selon Kaufmann, il existe une *tringlerie* idéale entre nos activités au fil du temps[535]. En effet, le débat qui a surgi ces dernières années autour des qualités de la marche en tant que déplacement quotidien, nous a permis de repenser les vertus de la lenteur dans un contexte renouvelé des modes de vie. Selon Pierre Sansot, quand nous parlons de lenteur, cela ne signifie pas obligatoirement un ralentissement au sens péjoratif, mais *un choix d'être*

[526] La problématique au sujet de la ville numérique et sa relation avec l'optimisation des transports apparaît chez certains auteurs qui se focalisent sur les potentialités inexploitées de la diffusion de l'information afin de développer des services plus performants en faveur des piétons. Cf. LAFONT, H., « À propos de 'Nomades et vagabonds' », Dans D. Kaplan et H. Lafont (dir.)*, Mobilités.net : villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris : LGDJ, 2004
[527] MURARD, F., « Développer la marche en ville : pourquoi, comment ? », *op.cit.*
[528] MUMFORD, L., *The city in history. Its origins, its transformations, and its prospects, op.cit.*
[529] ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ, Το *κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αθήνας και τι μπορούμε να κάνουμε*, Αθήνα, 1978
[530] AMAR, G., « Pour une écologie urbaine des transports », *op.cit.*
[531] MATALON, B., *La marche à pied comme moyen de déplacement*, *op.cit.*
[532] « Au secours ! Tout va trop vite », *Le Monde Magazine*, 29 août 2010
[533] TERRIN, J.-J., « Espace public et accessibilité », Dans J.-J. Terrin et J.B. Marie, *Le piéton dans la ville. L'espace public partagé = walking in the city. Sharing public space: Amsterdam, Copenhagen, Lausanne, London, Lyon, Paris, Wien*, Paris : Parenthèses, 2011, pp. 10-26
[534] LE BRETON, D., *Anthropologie du corps et modernité*, Paris : Presses Universitaires de France, 1990 et notamment p. 109
[535] KAUFMANN, V., *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*, Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2008

et de percevoir des choses[536]. Ainsi, la lenteur qui caractérise la marche nous permet de nous engager dans un plus grand approfondissement de l'originalité de la ville[537]. À cet effet, Carl Honoré dit, en 2005, qu'une réorientation de nos styles de vie sur le principe de lenteur pourrait générer de meilleurs liens sociaux[538].

Ces convictions sont récemment appliquées au sein du mouvement *Citta Slow* qui promeut, depuis 1999, un ralentissement de la vie urbaine en insistant sur la qualité des paysages et la redynamisation de la consommation locale. Le retour à la lenteur va alors de pair avec des problématiques plus générales sur la diminution du bruit, un meilleur voisinage et des technologies respectueuses de l'environnement.

Marc Wiel va plus loin en soutenant que les résultats maximum en matière technologique, n'assurent pas obligatoirement un optimum des interactions sociales[539]. L'enjeu n'est plus d'adapter l'environnement à la vitesse, mais d'adapter la vitesse à l'environnement. L'expérience du passé a montré que l'augmentation de la capacité routière n'accroît la vitesse des véhicules qu'à court terme ; cette politique présente une étroitesse de vue, car elle n'arrive pas à s'aligner sur les autres politiques d'aménagement. L'approche du binôme *espace-temps*, en matière d'efficacité, considère chaque déplacement comme une phase de transition. Ce qui compte c'est la destination et non le voyage. Une pensée renouvelée et favorable au ralentissement, dit Georges Amar, rapprochera le *mouvement* d'un état en soi, d'un *temps-lieu* où des choses se passent : *La mobilité est de plus en plus comprise en termes de création de liens, d'opportunités et de synergies, plutôt que de pur franchissement de distances*[540]. Dans la même lignée, les organismes de transport tournent leur intérêt vers l'individu comme unité indépendante et non comme une partie de la masse de clients. Les besoins et les préférences du voyageur deviennent ainsi une source d'inspiration pour une série d'expérimentations au sein d'importants réseaux comme celui des *Trains à Grande Vitesse*. L'offre de *iDTGV*, le choix de places différentes, la flexibilité d'achat de billets tout en étant en mouvement, les services comme le *WiFi* dans les wagons, imitent, sans le savoir, une des premières caractéristiques de la marche : ils rendent utile au maximum le temps du trajet.

Toutefois, la marche n'est pas performante pour les longues distances et ne permet pas au piéton de transporter des objets lourds, pour cette raison elle n'est efficace que si elle dispose de certains relais et *partenaires* dans l'espace urbain. Mais elle devient particulièrement attractive quand elle est intelligemment combinée avec différents[541] moyens de transport. Tel est le concept du *cocktail* de transports qui, apparu ces dernières années, promeut le recours au terme *modes actifs* au lieu de *modes doux*. L'enjeu n'est pas d'investir dans de nouveaux matériaux, mais d'optimiser les réseaux déjà existants. De ce fait, le rôle du marcheur dans ces réseaux, préoccupe considérablement les organismes de transport comme la RATP. Georges Amar et Corinne Michaud soulignent que l'objectif[542] est de faire du vélo, du bus et du métro *des bottes de mille lieues* pour le piéton. Le défi est d'offrir à ce dernier une expérience multisensorielle tout en lui permettant d'utiliser d'autres moyens à sa guise. Une telle conception de la marche nécessite de repenser les itinéraires des piétons, non seulement dans la rue, mais aussi en continuité avec les espaces intérieurs des stations de transport, et donc d'assurer la circulation confortable du piéton, mais surtout son plaisir pendant qu'il parcourt l'espace public. De nombreuses villes fran-

[536] SANSOT, P., *Du bon usage de la lenteur*, Paris : Payot & Rivages, 1998 et notamment pp. 124-125
[537] LE BRETON, D., *Éloge de la marche*, *op.cit.,* et notamment p. 34
[538] HONORÉ, C., *Éloge de la lenteur*, Paris : Marabout, 2005 et notamment p. 25
[539] WIEL, M., *Ville et automobile*, Paris : Descartes & Cie, 2002
[540] AMAR, G., *Homo mobilis, op.cit.,* et notamment p. 16
[541] LE GAL, Y., « La marche antidote à l'excès automobile », *Urbanisme*, no. 314, 2000, pp. 34-39
[542] RATP, *Marche urbaine et transports publics : espaces, aptitudes et santé publiqu*e, colloque national, Paris, 10 février 2011

çaises[543] comme Nantes, Strasbourg, mais aussi en Allemagne ou encore en Suisse, suivent ces nouveaux principes d'aménagement selon lesquels le piéton, le vélo et les transports en site propre partagent un espace public continu perméable et déclencheur d'urbanité[544].

En dernier lieu, reconsidérer la marche au sein du système des transports, suggère de repenser la mobilité en tant que concept pilier des pratiques urbaines quotidiennes. À cet égard, envisager la marche en tant que comportement vert requerra un refondement de la société autour d'une idéologie verte traversant tous les modes de transport[545]. Parler de mobilité aujourd'hui, nous oblige à penser au-delà d'un terme figé, et à essayer d'imaginer – en plaçant l'individu mouvant au cœur de nos réflexions – des *pratiques de mobilité* et la manière dont celles-ci sont vécues[546]. Ainsi, la liberté de mouvement ne réside pas dans la réalisation de déplacements de longue distance mais dans la capacité de l'homme à les faire à sa guise, souligne Kaufmann[547]. Le piéton, chaînon unificateur des transports, s'est alors trouvé à l'interstice d'une nouvelle culture civique qui a fait naître les deux pensées majeures du XX^{e} siècle : celle de Robert Moses, visant le déplacement et la vitesse comme prérequis de désenclavement physique et social, et celle de Lewis Mumford, focalisant sur le lien entre le sédentarisme et les valeurs des lieux locaux[548]. L'ère de *motility*[549], de la possibilité de mobilité accrue, a conduit à une marche urbaine pensée à la fois par son individualité et par sa masse, en essayant de *désenchaîner* les piétons et de leur rendre leur spontanéité perdue.[550]

De nouvelles réglementations, comme la loi SRU de 2000, obligent les collectivités locales à envisager la marche au sein de leurs politiques de transport. L'accent est mis sur la promotion des transports en commun par les collectivités dans un effort de rompre avec le cercle vicieux des nuisances, des coûts et des pollutions des automobiles. De plus, la loi LAURE imposée aux PDU, obligera les collectivités à penser leurs espaces de façon à ce que la pratique des moyens non motorisés soit particulièrement favorisée. La succession des programmes PREDIT[551] posera les jalons pour penser la ville durable parallèlement à des enjeux pour une ville compacte[552]. La ville durable est en effet un objectif commun pour les autorités européennes qui se sont mises d'accord pour signer la Charte de Leibniz en 2007[553].

1.2.4 Marchabilité et morphologie urbaine

Avant les années 80, la forme de la ville était largement pensée à partir d'hypothèses sur des requêtes futures en matière de déplacements urbains. Cette approche a conduit à la soumission de l'espace physique aux exigences toujours croissantes des transports. Or, après 1980, les responsables ont effectué un virage significatif en décidant que c'était à eux de définir ces exigences et de penser à l'avance d'une manière intégrale les transports et

[543] FIT/OCDE, *Piétons : sécurité, espace urbain et santé, op.cit.*
[544] BEAUCIRE, F., LEBRETON, J., *Les transports publics et la gouvernance urbaine*, *op.cit.*
[545] KAHN, M.E., MORRIS, E.A., « Walking the walk: the association between community environmentalism and green travel behavior », *Journal of the American Planning Association*, vol. 75, no. 4, 2009, pp. 389-405
[546] ADUAN, « Les tendances de la mobilité urbaine », *Les Cahiers de la mobilité*, no. 2, octobre 2009
[547] KAUFMANN, V., *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*, *op.cit.*
[548] HAUMONT, A., « La mobilité intra-urbaine », *Les Annales de la recherche urbaine*, no. 59-60, 1993
[549] KAUFMANN, V., BERGMAN, M.M., JOYE, D., « Motility: mobility as capital », *op.cit.*
[550] Se basant sur l'expression *le piéton enchaîné* utilisée par Jean-Marc Offner critiquant la pensée urbanistique fondée sur la normalisation technique. Cf. OFFNER, J.-M., « Plaidoyer pour le vagabondage », *op.cit.*
[551] Il s'agit de trois projets de recherche effectués successivement, le premier entre 1990-1994, le deuxième entre 1996-2000 et le troisième entre 2002-2007 qui se sont démarqués par l'attention qu'ils ont porté à la promotion des modes non motorisés
[552] HILLMAN, M., « In favour of the compact city: the compact city, a sustainable urban form? » In M. Jenks, E. Burton and K. Williams (eds.), *The compact city: a sustainable urban form?,* London : E & FN Spoon, 1996, pp. 36-44
[553] Charte pour la durabilité signée par plusieurs villes européennes, (http://www.eukn.org/E_library/Urban_Policy/Leipzig_Charter_on_Sustainable_European_Cities)

l'usage du sol en se basant sur la conviction qu'il existe une liaison intrinsèque entre la forme de la ville et les besoins de s'y déplacer. Le nouvel enjeu résidait dans le fait de penser l'espace urbain de sorte que celui-ci ne favorise pas l'excès automobile mais qu'au contraire, il permette de promouvoir les déplacements non motorisés. Les conclusions de Yacov Zahavi sur le temps dépensé par jour en déplacements, ont montré que les gens sont prêts à conserver le même temps passé dans les transports en cherchant à l'occuper avec de plus en plus d'activités[554]. Nombreuses sont les études qui montrent la liaison directe entre l'environnement physique et le choix du déplacement[555]. En ce qui concerne la marche, on a constaté que la vitesse a une relation linéaire avec la taille des villes et que dans des environnements stressants ou encombrés, les piétons tendent à marcher plus vite pour éviter des conflits éventuels[556]. La manière de s'orienter en tant que piéton change considérablement en fonction des contextes urbains et selon les cultures, comme le montre Roland Barthes qui prend comme exemple la ville de Tokyo[557]. De plus, même si la vitesse de la marche a augmenté de 10 % ces dernières années dans les villes, il y a cependant des différences de vitesse selon celles-ci[558]. De nouveaux portails apparaissent jour après jour pour essayer de mesurer le degré de *marchabilité* des villes, surtout aux États-Unis[559], et parallèlement des programmes transfrontaliers visent à comprendre les facteurs qui rendent finalement les villes marchables ou non[560]. Les études du groupe Space Syntax sont les premières à parler de la connectivité du tissu urbain comme facteur primordial de l'essor de la marche. D'une manière générale, les piétons sont particulièrement contents quand ils se trouvent parmi d'autres piétons, contrairement aux conducteurs pour qui la présence d'autres voitures représente un risque de congestion[561]. La recherche sur des environnements marchables est devenue un enjeu depuis l'époque de Jane Jacobs et de l'épanouissement du mouvement *Place Making*. En tout cas, le désir de marcher est influencé par des cadres physiques particuliers et les piétons préfèrent marcher plus longtemps plutôt que d'attendre debout devant des passages, des feux ou des lieux encombrés[562].

Ces variations sur les comportements des piétons ont amené les chercheurs, surtout à partir des années 80, à analyser en profondeur les raisons pour lesquelles la marche se développe dans certains endroits et pas dans d'autres. Des enquêtes menées en Angleterre entre 1980 et 1986 ont affiché comme faits importants décourageant les marcheurs, le mauvais entretien des trottoirs et l'insécurité aux carrefours[563]. La volonté de marcher dépend, notamment, de l'organisation du tissu urbain à l'échelle métropolitaine et du rapport entre l'organisation des transports et l'utilisation des sols. Une étude étonnante, présentée dans les années 70 par Newman et Kenworthy[564], montre que l'organisation de la forme urbaine a non seulement un impact sur la densité des populations et sur les emplois, mais apparaît aussi comme un élément déterminant des transports. D'après les mêmes auteurs, la forme de la ville est historiquement liée aux modèles de transports prédominant à chaque époque. Ils proposent la division de l'histoire urbaine en trois périodes représentatives : la ville piétonne (*walking city*), la ville des transports en commun (*transport city*) et la ville de l'automobile. La première est directement issue de

[554] ΜΠΑΡΜΠΟΠΟΥΛΟΣ, Ν., ΜΗΛΑΚΗΣ, Δ., ΒΛΑΣΤΟΣ Θ., « Αναζητώντας τη μορφή της βιώσιμης πόλης: κριτική προσέγγιση του συμπαγούς πολεοδομικού μοντέλου », *Αειχώρος*, τ. 4, τευχ. 1, 2005, pp. 20-45
[555] KOOHSARI, M.J., KARAKIEWICZ, J.A., KACZYNSKI, A.T., « Public open space and walking the role of proximity, perceptual qualities of the surrounding built environment and street configuration », *Environment and Behavior*, vol. 45 no. 6, 2013, pp. 706-736
[556] DESPORTES, J., « Le piéton dans des villes et le piéton dans des champs », *La Recherche,* no. 67, 1976
[557] BARTHES, R., *L'empire des signes*, *op.cit.*
[558] SPARKES, M., « Quickstep: the world is walking faster », *New Scientist*, 4 may 2007, (http://www.newscientist.com/blog/shortsharpscience/2007/05/quickstep-world-is-walking-faster.html)
[559] Voir à titre indicatif les sites https://www.walkscore.com ou http://www.walkonomics.com
[560] WINKIN, Y., LAVADINHO, S., (dir.), *Des villes qui marchent, tendances durables en urbanisme, mobilité et santé*, Projet ANR SEST 05 019, Rapport final, Université de Lyon, ENS-LSH
[561] PROJECT FOR PUBLIC SPACES, *How to turn a place around: a handbook for creating successful public spaces*, 2000
[562] LÖVEMARK, O., « New approaches to pedestrian problems », *Journal of transport economies and policy*, vol. 6, no. 1, 1972, pp. 3-9
[563] NATIONAL CONSUMER COUNCIL, *What's wrong with walking? A consumer review of the pedestrian environment*, London : H.M.S.O, 1987
[564] NEWMAN, P., KENWORTHY, J., VINTILA, P., « Can we overcome automobile dependence », *Cities*, vol.12, no.1, 1995, pp. 53-65

la vitesse de la marche. En effet, la capacité restreinte du corps pour se déplacer dans l'espace a formé, pendant longtemps, la typologie d'un tissu limité et organique, dont les centres historiques étaient les cas les plus représentatifs. Marc Wiel dit que : *Les formes urbaines anciennes sont l'héritage de cette période à mobilité contrainte*[565]. Comme Jan Ghel le souligne : *The city was not a goal in itself but a tool formed*[566]. La modification de la forme de la ville engendre évidemment des modifications dans ses fonctions. Les espaces publics, note Ghel, perdent leur rôle de formateur de points de rencontre et deviennent *roads, paths and endless grass lawns*[567].

Les premières raisons conduisant à la modification radicale de la forme de la ville surgissent en même temps que l'apparition du mouvement mécanique. La relation statique entre les points dans l'espace laissera la place à une relation dynamique. Les endroits, qui ne furent jamais atteints à pied auparavant, sont soudain facilement accessibles[568]. Le passage de la ville pédestre à la ville automobile, selon Newman et Kenworthy, a représenté le passage d'un tissu dense à un tissu étalé. Cependant, la taille de la ville se dessine, non pas en fonction de la capacité de nos pieds, mais d'un certain budget-temps que les habitants consacrent pour leurs déplacements en voiture[569]. Pendant plusieurs décennies, les urbanistes et les ingénieurs se sont demandés si la ville devait s'adapter aux transports ou si les transports devaient s'adapter à la ville[570]. Toutefois, personne n'est encore prêt à parler d'un modèle qui concilierait les deux enjeux. L'automobile gagne beaucoup de terrain et l'urbanisme du *sprawl,* dominant de nombreux paysages urbains, est le résultat de la légitimation d'une culture de consommation de biens et de l'espace[571]. Il a fallu attendre les années 80 pour que la forme étalée de la ville soit considérée comme une faillite. L'émergence de la notion de patrimoine a fait que le tissu dense des centres historiques devienne un remède urbanistique idéal face à la monotonie visuelle du périurbain. La *marche* a gagné de nouveau des places face au *commuting*[572].

Ville et transports sont néanmoins considérés comme les deux faces d'une même pièce. La marche a pu progressivement regagner sa place dans la ville grâce à deux procédures simultanées : la pensée intégraliste entre la planification commune du bâti et des flux, et la pensée durable pour l'organisation des activités et du paysage urbain. Jacques Levy conduit plus loin cette idée en soutenant que l'efficacité même de chaque moyen de déplacement est fortement liée à la forme urbaine. L'automobile ne peut prouver son efficacité que dans une ville étalée, tandis que la marche fleurit principalement dans la densité et la diversité du tissu urbain[573]. Marc Wiel insiste sur le fait que la forme urbaine est aussi déterminante des interactions sociales qui, à leur tour, définissent nos choix de déplacement : *Je propose de représenter la ville comme un triangle dont chaque extrémité est constituée par la morphologie, l'ajustement, des interactions, des flux de déplacement pour passer d'un de ces lieux à un autre*[574]. D'autres chercheurs partagent les mêmes convictions. Or, pendant longtemps, le concept de *densité* était presque tabou et tout le monde n'était pas forcément d'accord sur ses bienfaits, car densité était synonyme de surpopulation démographique dans un certain espace, sans tenir compte d'autres facteurs comme l'accès au

[565] WIEL, M., « La mobilité dessine la ville », *Urbanisme*, no. 289, 1996, pp. 80-85
[566] GEHL, J., *Life between buildings: using public space*, *op.cit.*
[567] *Ibid.*
[568] ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., ΜΗΛΑΚΗΣ, Δ., *Έρευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Εξειδίκευση της στρατηγικής της Ελλάδας για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας*, Αθήνα : Ο.Ρ.Σ.Π.Π.Α/Ε.Μ.Π, 2009
[569] *Marchetti's constant* est un terme désignant le temps moyen dépensé par voyageur et par jour pendant les déplacements et qui est estimé approximativement à une heure et demie. Cf. NEWMAN, P., JENNINGS. I., *Cities as sustainable ecosystems principles and practices*, Washington D.C. : Island Press, 2008 et notamment p. 130
[570] ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., ΜΗΛΑΚΗΣ, Δ., *Έρευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Εξειδίκευση της στρατηγικής της Ελλάδας για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας, op.cit.*
[571] VOGNOVIC, I.I., « Building communities to promote physical activity. A multiscale geographical analysis », *op.cit.*
[572] COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, *Livre Vert sur l'environnement urbain*, Bruxelles : CCE, 1990
[573] LEVY, J., « Ville pédestre – ville rapide », *Urbanisme*, no. 359, 2008, pp. 57-59
[574] WIEL, M., *Ville et mobilité : un coup infernal*, Paris : L'Aube, 2005

travail ou aux services[575]. Le terme *densité* est cependant utilisé de plus en plus pour décrire une intensification des relations sociales[576] ; la morphologie dense d'un quartier avec des tours d'habitations ne résulte pas nécessairement de la densité démographique ou sociale. De plus, elle n'est pas qu'une variable objective, mais aussi une chose vécue différemment dans des cultures différentes. Dans tous les cas, la densité est placée au centre du débat sur la viabilité des espaces urbains tout en étant liée aux enjeux de promotion de la marche à pied.

Le modèle de la ville dense est aussi un objectif annoncé par l'Union européenne[577]. La crise environnementale a conduit les États à tracer des stratégies permettant la renaissance des centres urbains en évitant des dépenses énergétiques et des coûts sociaux. Or, la densité morphologique déjà acquise dans les centres-villes ne suffit pas à elle seule à répondre à l'augmentation des déplacements métropolitains, ni à décentraliser des fonctions urbaines, ni à assurer la cohésion sociale[578]. Toutefois, il existe un lien entre concentration dans l'espace et efficacité économique et sociale qui résulte de la proximité des décisions et du mélange des activités, car c'est la proximité spatiale qui semblerait en effet favoriser le sentiment d'une proximité sociale[579]. Le concept de *proximité* se révèle comme étant plus large que celui de *densité*, en désignant *des constructions qui couvrent elles-mêmes leurs besoins énergétiques en grande partie avec les énergies renouvelables*[580]. Fondée sur le terme de proximité, la ville n'incline pas à un modèle remède, mais elle est apte à choisir, selon ses besoins, des solutions appropriées qui n'excluent pas l'automobile et favorisent la structuration de centralités dans un réseau de transports en commun. Retourner aux valeurs de la ville dense et de la proximité des activités variées, signifiera un retour à la marche non point par nécessité, mais par véritable conscience de ses atouts et de sa complémentarité inévitable avec le modèle de ville envisagé pour le futur.

Si la forme d'une ville est un facteur crucial pour la propagation de la marche à une échelle plus large, d'autres facteurs influencent aussi notre aptitude à marcher. Certains sont contrôlables et d'autres, comme le contexte météorologique[581], non. Certaines villes sont, *a priori*, plus aptes que d'autres à favoriser la marche par le simple fait que les conditions climatiques sont plus favorables pour pratiquer à pied les espaces publics. À une échelle plus locale, nombreux sont les travaux des dernières années qui cherchent quelles configurations spatiales pourraient favoriser la marche. La diversité des pratiques piétonnes s'associe à des morphologies différentes des espaces parcourus[582], dont la typologie de la rue traditionnelle apparaît comme particulièrement favorable à la marche, tandis que les tissus clairsemés des grands ensembles sont moins accueillants pour des activités pédestres[583]. Le terme *walkability* apparaît dans les années 2000, dans un effort de concrétiser les valeurs morphologiques qui favorisent la marche, et est très vite lié au design durable. Quant à *walkable*, il décrit l'environnement qui encourage quelqu'un à marcher. *Marchabilité* apparaît alors comme une qualité indispensable pour les environnements urbains durables[584]. Ce concept est évoqué dans plusieurs travaux sur les compor-

[575] CAMPOLI, J., *Made for walking: density and neighborhood form*, Cambridge, Massachusetts : Lincoln Institute of Land Policy, 2012
[576] *La ville, nouvel écosystème du XXI^e siècle : ville, réseaux, développement durable*, Comité de prospective du Comité 21, Rapport 2011-2012
[577] COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, *Livre Vert sur l'environnement urbain, op.cit.*
[578] ΜΠΑΡΜΠΟΠΟΥΛΟΣ, Ν., ΜΗΛΑΚΗΣ, Δ., ΒΛΑΣΤΟΣ Θ., « Αναζητώντας τη μορφή της βιώσιμης πόλης: κριτική προσέγγιση του συμπαγούς πολεοδομικού μοντέλου », *op.cit.*
[579] ÉGAL, Y., « Des effets positifs de la densité urbaine », *Transports Urbains*, no. 83, 1994
[580] *La ville, nouvel écosystème du XXI^e siècle : Ville, réseaux, développement durable*, *op.cit.,* et notamment p. 39
[581] MONTIGNY, L.D., LING, R., ZACHARIAS, J., « *The effects of weather on walking rates in nine cities* », *Environment and Behavior*, vol. 44, no. 6, 2012, pp. 821-840
[582] GUERIN-PACE, F., « Vers une typologie des territoires urbains de proximité », *Espace géographique*, vol. 32, no. 4, 2003, pp. 333-344
[583] LEVY-VROELANT, C., DUSSART, B., FREY. J.-P., *Les enjeux de la « résidentialisation » des cités HLM : analyse des usages des espaces intermédiaires dans une cité de Seine-Saint-Denis,* Paris : Ministère de la Culture, 2003
[584] FORSYTH, A., SOUTHWORTH, M., « Cities afoot – pedestrians, walkability and urban design », *Journal of Urban Design,* vol. 13, no. 1, 2008, pp. 1-3

tements piétonniers : *parlons de marchabilité*, précise Jean Marc-Offner ; il faut penser le territoire en matière d'itinéraires en tenant en compte des particularités locales[585]. En ce sens, la marchabilité d'un espace est une qualité qui peut être pensée *a priori* au cours des grands choix effectués en matière d'aménagement, et non une qualité exclusive des espaces historiques : *The material world is constitued so that the movement in the space is controlled*[586].

Le *Département des Transports* de Londres définit cinq facteurs qui peuvent caractériser un réseau piétonnier comme étant *praticable à pied* (*walkable*) : le fait d'être connecté, qu'il soit convivial, facilement lisible, confortable et commode[587]. D'autres facteurs[588] jouent aussi un rôle important dans la marchabilité d'un environnement : la densité résidentielle, la connectivité des rues, l'occupation des sols, l'esthétique du quartier, la présence ou non de trottoirs et la qualité des espaces publics. Jan Ghel évoque, de surcroît, l'importance que les façades des rez-de-chaussée ont sur la promotion de la marche. Ghel souligne que la transparence des façades influence de manière significative les activités piétonnes qui se multiplient sur les trottoirs et qui peuvent aller de simples discussions imprévues à de grands événements artistiques. La variété des commerces des rez-de-chaussée suscite l'intérêt du passant. Ghel utilise le terme *soft edges* pour décrire ce phénomène des limites peu claires entre l'espace public et l'espace privé, et de l'échange entre le dedans et le dehors. Dans la même lignée, William Whyte note que les façades vitrées de l'architecture contemporaine sont, en effet, particulièrement répulsives pour le piéton qui circule sur le trottoir, et il observe que les rez-de-chaussée avec plusieurs entrées pour les commerces permettent le contact visuel entre la vie sur le trottoir et l'intérieur du magasin et créent une riche activité piétonnière dans la rue[589]. Le maillage urbain est un autre facteur influençant la psychologie du passant, et donc son aptitude à marcher. Les façades alternées et les petites surprises comme les placettes ou les cours intérieures accessibles font imaginer au piéton que la distance à parcourir est beaucoup plus courte. Le passant, ajoute Ghel[590], est plus apte à être attiré par des espaces qui se trouvent à proximité visuelle de la chaussée. Ses observations sur les comportements des piétons révèlent que ces derniers préfèrent marcher avec commodité sans être obligés de faire beaucoup des manœuvres et qu'ils choisiront généralement le trajet le plus court pour arriver à une destination ou pour traverser une place. La distance d'un trajet est ressentie de manière différente entre les piétons et dépend considérablement du paysage visuel que ce parcours offre : *A stretch of 500 metres viewed as a straight unprotected and dull path, is experienced as very long […] while the same length can be…*[591].

La taille de l'îlot apparaît comme étant aussi un facteur influençant la marchabilité. Les villes avec de petits îlots présentent une meilleure *connectivité* entre les rues. Cette facilité d'aller d'un point de la ville à un autre, sans être obligé de faire de longs détours, augmente la *perméabilité* du tissu urbain, dont chaque point, souligne Foltête, a un taux particulier de marchabilité qui dépend de comment, à partir de ce point, le marcheur peut facilement accéder aux autres points du tissu. Pour cette raison, poursuit-il, il est très probable que dans les centres-

[585] OFFNER, J.-M., *Les déplacements piétonniers et leur évolution, op.cit.*
[586] BOMAN, H., *Movement in space: an architectural analysis of public space in archaic to hellenistic Greece*, Göteborg : Department of Classical Archaeology and Ancient History, Göteborg University, 2003
[587] DEPARTEMENT OF TRANSPORT, *Manual for streets*, *op.cit.*
[588] KOOHSARI, M.J., KARAKIEWICZ, J.A., KACZYNSKI, A.T., « Public open space and walking: the role of proximity, perceptual qualities of the surrounding built environment, and street configuration », *op.cit.*
[589] Cf. le film documentaire de William H. Whyte *The social life of small urban spaces,* (https://archive.org/details/SmallUrbanSpaces)
[590] GEHL, J., GEMZØE, L., *Public spaces, public life*, Copenhagen : Danish Architectural Press and the Royal Danish Academy of Fine Arts, School of Architecture, 1996
[591] GEHL, J., *op.cit.*, et notamment p. 137

villes ce taux soit élevé et que la marche domine comme moyen de déplacement[592]. Loren Demerath et David Levinger suggèrent que la perméabilité du tissu ne permet pas seulement d'obtenir une meilleure vitesse dans notre trajet, mais offre aussi plus de probabilités pour qu'il y ait une interaction sociale[593]. Toutefois, comme Ewing et Handy le notent[594], les qualités environnementales favorisant la marche ne sont pas faciles à mesurer. La morphologie de l'environnement est susceptible de créer certaines ambiances qui influencent considérablement les choix de la marche : des notions comme *imagéabilité*, *enclos*, *transparence*, *complexité* ou *cohérence* décrivent des ambiances différentes qui affectent psychologiquement les piétons, et par conséquent, leurs comportements dans la rue.

Certains dispositifs matériels, soutient Sonia Lavadinho[595], orientent les pas du marcheur et le conduisent à choisir un trajet plutôt qu'un autre. Ces *points* d'ancrage de la marche jouent un rôle de repères tels que les lieux communs, les musées, les boulangeries, ou les petites places de quartier. Les espaces publics eux-mêmes, dit Lavadinho, peuvent favoriser, selon les cas, le transit ou le séjour. Mais c'est l'articulation de ces dispositifs dans l'espace qui forme finalement la trajectoire du piéton qui devient optimale quand il circule librement à sa guise, sans être perturbé par des obstacles. En réalité, il s'agit d'un trajet orienté par les *nœuds* et les *voies qui sont des traits qui relient des ambiances, soit des réparateurs qui distancent et isolent les quartiers ou les destinations […]*[596].

Afin de faciliter la marche, les aménageurs accourent pour offrir des voies sûres et confortables. Toutefois, cet objectif surcharge l'espace avec un grand nombre d'éléments comme des poteaux et des panneaux de signalisation sans promouvoir toujours la marchabilité. Tous ces dispositifs, soulignent Lavadinho et Winkin, résultent d'une logique fonctionnelle mais ils ont des impacts sur le cognitif du piéton, et en cela réside la difficulté de leur mise en place[597]. Des recherches plus précises montrent qu'en effet, une variété de contraintes impose l'ajustement successif de nos pas : les nuisances sonores, la pollution, le stationnement illicite, le sentiment d'insécurité et les coupures créées par des voies de circulation influencent notre comportement dans la rue. La marche exige un environnement continu qui ne pose pas trop d'obstacles ou trop de contrôles sur son trajet[598].

Il apparaît alors que les enjeux en vue de promouvoir la marche dans les villes sont gigantesques et sont liés tant aux objectifs de concurrence des villes dans l'arène touristique et économique, qu'aux enjeux globaux des sociétés pour la mise en place de stratégies de prévention de santé et de sécurité pour les populations urbaines qui s'y exposent. La marche sort de son sommeil, elle devient le tremplin pour des décisions prises sur l'ensemble du système des transports et émerge comme pilier de réflexion sur la forme et l'organisation de la ville de demain. Le terme *marchabilité* parvient à grands pas à devenir synonyme de *durabilité*, figurant dans de nombreux discours et des textes scientifiques[599]. Il est cependant caractéristique et intéressant de voir que la notion échappe à une définition claire, la pléthore d'interprétations sur les impacts d'un environnement marchable, révèlent le

[592] GENRE-GRANDPIERRE, C., FOLTETE, J.-C., « Morphologie urbaine et mobilité en marche à pied », *Cybergeo : Revue européenne de géographie / European journal of geography, UMR 8504 Géographie-cités,* 2003, pp.1-22
[593] DEMERATH, L., LEVINGER, D., « The social qualities of being on foot: a theoritical analysis of pedestrian activity community and culture », *City & Community*, vol. 2, no. 3, 2003, pp. 217-237
[594] EWING, R., HANDY, S., « Measuring the unmeasurable: urban design qualities related to walkability », *op.cit.*
[595] LAVADINHO, S., WIKIN, Y., « Chemins de traverse et lignes de désir », *Urbanisme*, no. 359, 2008, pp. 66-68
[596] *Ibid.*
[597] LAVADINHO, S., « Du marcheur urbain », *op.cit.,* et notamment p. 44
[598] MIGNOT, C., *Mobilité urbaine et déplacements non motorisés*, *op.cit.,* et notamment p. 32-33
[599] SOUTHWORTH, M., OWENS, P.M., « The evolving metropolis: studies of community, neighborhood, and street form at the urban edge », *Journal of the American Planning Association*, vol. 59, no. 3, 1993, pp. 271-287

caractère sibyllin de la marche et l'amplitude des marges d'innovation de la part des aménageurs. La plupart des fois, afin de décrire la marchabilité, les chercheurs, décrivent des variables qui contribuent à la développer[600]. Malgré leurs différences, toutes les études convergent à un certain nombre de facteurs qui font un environnement marchable, dont la présence des trottoirs semble être la condition *sine qua non* ainsi que certains facteurs plus généraux comme *l'esthétique*, *l'accessibilité*, *la connectivité* et *la sécurité* des espaces.

Mais une analyse plus détaillée est nécessaire car l'existence seule des trottoirs n'assure pas la motivation des gens pour marcher ; la marchabilité des zones consacrées aux piétons est soumise ainsi à d'autres détails comme la fréquence des passages, les connexions avec d'autres rues, les usages des rez-de-chaussée, etc. La *marchabilité* dépend de deux grandes catégories de facteurs : les *opportunités* (offertes par l'environnement) et les *motivations* (inhérentes aux personnes)[601]. Il est légitime de dire que pour qu'il y ait motivation il faut la présence d'opportunités. Certaines variables capables de mesurer la *marchabilité* sont de temps en temps annoncées au sein d'organismes, dans des chartes et dans des travaux scientifiques. En tout cas, c'est l'environnement aménagé qui fait une ville marchable ou non. Cet *aménagement* est bien évidemment le résultat d'interventions locales qui ont beaucoup évolué au fil des années, et de siècles d'évolution d'un paysage urbain distinct, et en cela, comprendre la marche requiert une analyse non seulement des nouvelles infrastructures qui l'aideront à s'épanouir mais aussi de ses relations intrinsèques avec l'évolution de la ville.

[600] SHAY, E., SPOON, S.C., KHATTAK, A.J., *Walkable environments and walking activity*, Southern Transportation Centre, University of Tennessee, Knoxville, Tennessee, December 2003
[601] *Ibid.*

2. La marche et la ville : chronique d'une coévolution

Les riches avantages de la marche et sa longue histoire, l'ont transformée en un sujet célèbre au sein des nombreuses disciplines s'occupant de l'espace urbain. Toutefois, sa relation avec la ville a connu d'importants bouleversements au cours de l'histoire de cette dernière. En effet, la marche dépendait des acceptations sociales et des objectifs évoluant au sein de l'urbanisme, et le changement le plus significatif à cet égard coïncide avec quelques étapes décisives dans l'organisation de la ville du XX^{e} siècle : l'explosion démographique des centres urbains en Europe et le rayonnement des transports mécaniques ont donné naissance aux métropoles. Le voile de brouillard – décrit par Jonathan Raban – couvrant les ruelles de la ville industrielle au XIX^{e} siècle[602] cède rapidement la place aux avenues propres, alignées, exposées au regard et au contrôle et génératrices d'une démarcation spatiale et sociale. Il s'agit d'un changement d'échelle qui place la marche dans un nouveau contexte de *densité* et d'*intensité* des mouvements et des activités. L'aménagement des espaces publics tantôt précède les évolutions en ce qui concerne la pratique de la marche et tantôt succède aux changements déjà présents dans les modes de vie. Cette thèse soutient que la marche a connu trois périodes ayant marqué son rapport avec l'espace urbain : l'intimité, la marginalisation et le retour triomphal.

2.1 Le marcheur, une figure constante de la rue

2.1.1 Le pas du marcheur sculptant la ville antique et médiévale

Avant que les aménagements consacrés à la marche apparaissent, ceux qui allaient à pied étaient dotés d'un espace libre défini principalement par le tissu bâti. Dans les villes helléniques du V^{e} siècle av. J.-C., les ruelles courbes font partie intégrante du maillage des maisons formé uniquement par le sol naturel. C'est d'abord Hipodamus qui introduira le principe d'organisation de l'espace urbain comme une interrelation structurée entre les espaces bâtis et les espaces libres. L'apparition des plans en grille, est la première tentative d'agencement, suivant une logique de bon sens, de l'espace d'habitat et de l'espace de mouvement[603].

Cependant, les aménagements pour faciliter la marche ne sont pas nés à l'époque contemporaine. L'apparition des trottoirs s'effectue autour du III^{e} siècle en Anatolie Centrale (l'actuelle Turquie moderne)[604]. L'on trouve ainsi des ancêtres des trottoirs déjà à l'époque romaine sous le nom de *semita*[605]. À Timgad, à Lambèse et dans la Rome impériale il y avait même des trottoirs de quatre mètres de largeur pour une chaussée de douze mètres[606]. Juvénal soulignait le risque mortel qu'un piéton encourait dans les rues encombrées de Rome, tandis que Jules César avait promulgué une ordonnance interdisant les chariots dans le centre-ville après le coucher du soleil afin de diminuer les nuisances nocturnes. Des alignements de grands blocs en pierre entre les deux trottoirs sont apparus à Pompéi pour permettre aux passants de traverser le pavé qui était souvent sale et qui se transformait en ruisseau[607]. À Pompéi, certaines voies plus fréquentées que d'autres révèlent la relation entre la marche et la centralité, ou non, des espaces publics sur le plan. Le développement des activités dans une rue dépend également de ce qu'elle éveille chez le passant, celles qui sont larges, offrant une perspective et de la sécurité, attirent

[602] RABAN, J., *Soft city*, Glasgow : William Collins Sons & Co. Ltd, 1974
[603] LAVEDAN, P., HUGUENEY, J., *Urbanisme de l'urbanisme 1. Antiquité*, Paris : H. Laurens, 1966
[604] KOSTOF, S., *The city assembled: the elements of urban form through history*, Boston : Little, Brown, 1992 et notamment p. 191
[605] Le mot *semita* (d'origine rurale) désigne en latin la piste, le sentier parcouru à pied. Cf. GRUET, B., *La rue à Rome, miroir de la ville : entre l'émotion et la norme*, Paris : Presses de l'Université Paris-Sorbonne et notamment pp. 111-113
[606] HOMO, L., *Rome impériale et l'urbanisme dans l'Antiquité*, Paris : Albin Michel, 1951
[607] *De la rue à la zone piétonnière*, colloque international, Auxerre, 5-6 décembre 1991, Paris : ICOMOS, 1994 et notamment pp. 37-40

davantage les marcheurs. Dans la même logique, les entrées des maisons sont majoritairement rassemblées le long des axes importants de la ville qui profitent d'une forte fréquentation piétonnière[608]. Le plaisir de l'habitant allant à pied est pris en compte dans la pensée urbanistique assez tôt. En Grèce antique ou à Rome à l'époque de Michel-Ange, la répartition des monuments publics dans le tissu urbain avait pour objectif de plaire au regard du passant, capable de percevoir le décor des façades. La relation entre l'espace bâti et l'espace libre était soigneusement pensée afin d'orienter la perspective du visiteur comme dans le cas de la place du Capitole à Rome ou de la colline de l'Acropole à Athènes. Les Grecs anciens utilisaient un système de coordonnées polaires pour choisir et tracer l'emplacement des bâtiments par rapport à l'œil de l'homme debout qui approche le monument[609]. Dans les rues de l'Athènes classique, note Silvia Milanezi[610], les chenils en pierre pour la rétention de l'eau et les abreuvoirs pour les bêtes de somme, représentaient quelques premières mesures prises pour le confort des passants empruntant les voies. Les passages couverts, un élément très courant pendant l'époque classique, témoignaient l'intérêt des architectes de combiner les objectifs de création esthétique avec les besoins de la circulation piétonne. Les *porticoes* et le *stoa* étaient des interventions sur l'espace bâti reflétant la forte relation entre le piéton et l'usage des rez-de-chaussée dans les villes du sud de la Méditerranée. Pour les Grecs, le *stoa* – ayant la forme d'une colonnade couverte – faisait office d'espace de protection du soleil mais aussi de foyer de la vie publique pédestre. Ce passage protégé, consacré aux piétons, jouait aussi le rôle de marché, de galerie ouverte et, temporairement, de hall de justice ou de finance. Le célèbre *peripatos* – le va-et-vient récréatif des habitants – s'effectuait dans ces passages[611]. Le mouvement à l'extérieur était surtout une pratique de liberté dans la Grèce antique et il y avait peu d'éléments ordonnant les déplacements du piéton. La manière dont les bâtiments de l'Agora étaient disposés, révèle les valeurs de la société grecque en matière d'usage des espaces communs. L'espace public, en tant qu'espace ouvert de rassemblement, octroyait à la marche un rôle important en ce qui concerne les parcours libres, les perspectives visuelles et les symbolismes des itinéraires vers des sanctuaires ou des espaces de pouvoir politique[612].

Loin du bassin méditerranéen, dans les villes d'Asie Mineure autour du septième millénaire av. J.-C., le tissu dédalique d'habitations ne laissait aucune marge pour que les voies soient clairement tracées. Tout mouvement à pied évitait le sol naturel et s'effectuait, au contraire plus facilement sur les toits des maisons. L'idée du marcheur contemporain qui arpente les rues de la ville était inconnue en Chine où toute vie publique se déroulait principalement au sein des cours intérieures des maisons traditionnelles[613]. Les premières mesures visant à canaliser le mouvement piétonnier ne sont réellement apparues qu'au XII^{e} siècle. Par ailleurs, une proclamation islamique interdisait la plantation d'arbres et le placement de bancs dans les rues étroites afin d'assurer un maximum d'espace pour le passage des piétons[614]. Mais il faudra attendre jusqu'aux XI^{e} et XIII^{e} siècles pour que le pavage des rues – résultat de l'essor commercial des villes – conduise à une première rationalisation du mouvement des piétons et des chariots. La prise de conscience de l'espace à l'extérieur en tant qu'espace commun dont la propreté relève de la responsabilité du pouvoir local et des riverains, est apparue aussi la même époque.

[608] LAWRENCE, R., « The production of space », In *Roman Pompeii: space and society,* London : Routledge, 1994, pp. 88-92
[609] DOXIADIS, C. A., *Architectural space in ancient Greece*, Cambridge, Massachusetts : MIT Press, 1972
[610] TOUSSAINT, J.-Y., ZIMMERMAN, M., (dir.), *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2001 et notamment p. 23
[611] RUDOFSKY, B., *Streets for people: a primer for Americans*, *op.cit.,* et notamment p. 83
[612] DOXIADIS, C.A., *Architectural space in ancient Greece*, *op.cit.*
[613] KOSTOF, S., *The city assembled: the elements of urban form through history*, *op.cit.*
[614] GIROUARD, M., *Cities and people*, London : Yale University Press, 1985

Avec le déclin de la ville romaine, l'espace urbain est de moins en moins agencé selon des principes religieux. La disparition de toute référence cosmologique coïncidera avec la disparition des tracés monumentaux rectangulaires[615]. La ville, sous la menace des invasions barbares, devient un espace clos doté d'une surface restreinte, c'est-à-dire un espace fortifié, serré et ombré, source de phobies et de maladies[616]. Or, c'est aussi dans la ville médiévale que la marche trouvera – grâce à la place du marché – un nouveau lieu d'expression. En dépit de l'étroitesse de ses rues et de l'absence totale d'infrastructures, elle fut le berceau de la marche urbaine car elle devint une ville d'empirisme grâce à sa configuration autour des besoins humains, aux visions de ses bâtisseurs et aux limites de sa topographie[617].

Les bourgs d'Europe occidentale se sont développés autour de ruelles tracées par rapport aux pas des habitants et des animaux. En outre, le nombre réduit de la population ne posait pas de problèmes de circulation dans les rues qui étaient progressivement bâties avec des formes sinueuses ; chaque ouverture plus spacieuse dans le tissu risquait d'être abandonnée et d'être exposée aux intempéries, au vent et au soleil[618]. L'espace médiéval n'offrait aucun confort au passant, les rues principales, larges de plus de six mètres, étaient rares et les parties rectilignes étaient une exception[619]. La rue était formée par deux plans inclinés conduisant à un caniveau central permettant l'écoulement des eaux ; le piéton était ainsi obligé de *tenir le haut du pavé*[620]. Comme Françoise Choay le note, l'espace commun moyenâgeux était finalement très peu adapté à la circulation[621] et il n'y avait aucune communication systématique entre les différents quartiers. Marcher dans les *urbs* fortifiés n'était pas une activité de loisir. La marche errante était pratiquement liée à la délinquance et elle était surtout le fait des vagabonds stigmatisés pour leur mode de vie nomade. L'idée du mouvement constant, sans abri ni ancrage à aucun lieu, engendrait la peur et la méfiance[622] et de ce fait la marche était ainsi liée aux préjugés sociaux, à la délinquance ou même à la prostitution. Chaque déplacement à pied avait une raison d'être dans un espace public particulièrement hiérarchisé autour de l'activité commerciale, mais il y avait néanmoins un contact physique constant entre les passants et la majorité d'entre eux demeuraient dans la rue pendant une grande partie de la journée, pour acheter, vendre ou s'informer sur les décisions du seigneur[623]. Se mouvoir à pied, consistait alors à *aller* moins quelque part et à être plus *présent* dans un espace partagé et vécu intensivement dans le quotidien. Dans la rue médiévale, la marche faisait partie d'une scène animée tant spontanée que régulée (les festivités étaient soumises à un calendrier strict) ; des colporteurs, des vagabonds, des artisans et une pléthore d'étalages formaient le cadre perceptif du marcheur qui se mouvait dans un espace bruyant de conflit et de négoce.

Or, la proximité physique des passants dans la rue n'était pas synonyme de proximité sociale. En effet, une ambiance de sacralisation, de mysticisme et d'insécurité imprégnait les espaces collectifs clos, et les contacts sociaux s'effectuaient dans des lieux définis : les cours des églises et autour des portes des fortifications. La vie à l'extérieur était marquée par le statut social, les ordonnances du seigneur et les symbolismes religieux[624], mais il y régnait néanmoins une sociabilité de côtoiement liée à la porosité entre les espaces privés et extérieurs. Cette

[615] MERLIN, P., *L'Urbanisme*, Paris : Presses Universitaires de France, 2007 et notamment pp. 5-23
[616] *Ibid.*
[617] LEGUAY, J.-P., *La rue au Moyen Âge*, Rennes : Ouest France, 1989
[618] LAVEDAN, P., *L'Histoire de l'urbanisme 3. Époque contemporaine,* Paris : H. Laurens, 1952, et notamment pp. 464-470
[619] LEGUAY, J.-P., *La rue au Moyen Âge*, *op.cit.*
[620] *Ibid.*
[621] CHOAY, F., *Espacements. L'évolution de l'espace urbain en France*, Milan : Skira, 2003 et notamment pp. 82-84
[622] WAGNIART, J.F., *Le vagabond à la fin du XIX^e siécle*, *op.cit.*, et notamment pp. 8-11
[623] LEROY, B., « Les rues des villes navaraises à la fin du Moyen Âge, reflets de leurs sociétés, de leurs activités, de leurs sensibilités », Dans A. Lemenorel (dir.), *La rue lieu de sociabilité*, Rouen : Publications de l'Université de Rouen, 1997, pp. 171-178
[624] VOISIN, B., « Espaces publics, espaces de ville, espaces de vie », Dans J.-Y. Toussaint et M. Zimmerman (dir.), *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2001, pp. 33-48

culture générale de partage résultait forcément d'un espace urbain limité[625], Françoise Choay ajoutera que *le piéton semble une figure emblématique*[626] dans un espace où les fonctions de travail, habitat et circulation ne sont pas réellement séparées.

Pour ceux qui se déplaçaient à pied, la marche était parsemée d'obstacles et de dangers[627], les rues n'avaient pas de signalisations spécifiques et l'absence d'un système d'écoulement des eaux et de gestion des ordures créait une ambiance souvent désagréable. Dans les grandes villes comme Paris, le caniveau central jouait le rôle d'égout, ce qui transformait le mouvement piétonnier en une expérience souvent malsaine et insupportable[628]. Toutes les maisons avaient des *pots de chambre* dont le contenu était déversé dans la rue et les odeurs dans certaines d'entre elles, particulièrement à côté des marchés, incommodaient tellement le piéton qu'il avait du mal à y circuler[629]. Malgré certains efforts pour diminuer cette pratique antihygiénique, le *tout-à-la rue* était la réalité des villes pendant tout le Moyen Âge[630] et marcher signifiait alors d'être exposé à la puanteur, aux eaux sales et à la boue. Toutefois, la ville médiévale était une ville formée par le piéton dont la vélocité en définissait la taille qui ne devait pas excéder la distance dans laquelle les cloches des églises pouvaient être entendues[631]. La marche était ainsi non seulement le seul moyen de communication mais aussi une condition de survie ; dès que les gens sortaient de leur maison, marcher exigeait de rester éveillé et informé. L'échange et le contact direct étaient des habitudes quotidiennes de la société de l'époque comme le souligne Lewis Mumford : *The talk at the pub at the wash board, the proclamations of heralds, the confidences of friends, the rumors of the market*[632]. La marche dominait physiquement dans l'espace et était intrinsèquement liée à toutes les activités essentielles de la ville médiévale[633].

2.1.2 Marcher en ligne droite : une mise en perspective

Jusqu'aux XVII^{e} et XVIII^{e} siècles, les autorités locales ne se souciaient pas vraiment du confort du piéton. Les rues, animées pendant la journée, se transformaient le soir en lieux sombres, peu sûrs et silencieux. Marcher pendant la nuit était un choix plutôt étrange et une activité réservée aux *criminels ou* aux *âmes désespérées* dira Rebecca Solnit[634]. L'éclairage à la bougie devant les fenêtres était la seule mesure prise par les autorités afin de faciliter le déplacement des passants et les gardiens de nuit étaient des figures courantes arpentant les rues pour annoncer l'heure et les conditions météorologiques. Il y avait pourtant quelques instructions sur le maintien de l'hygiène mais leur respect n'était pas assuré ; la chaussée était considérée comme une prolongation du chez soi mais elle n'était pas considérée comme un espace méritant le respect. Certaines municipalités en Angleterre cherchant des solutions improvisées pour installer l'ordre dans les rues, désignaient des informateurs qui dénotaient chaque pratique illégale, comme la décharge des ordures ou le lavage dans les fontaines publiques. En 1696, la Ville de New York avait voté pour qu'une partie des dépenses publiques fut consacrée au nettoyage des

[625] KOROSEC-SERFATY, P., « Le public et ses domaines, contribution de l'histoire des mentalités à l'étude de la sociabilité publique et privée », Dans *Espaces et sociétés*, no. 62-63, Paris : L'Harmattan, 1990
[626] CHOAY, F., *Espacements. L'évolution de l'espace urbain en France*, *op.cit.,* et notamment p. 53
[627] KOSTOF, S., *The city assembled: the elements of urban form through history*, *op.cit.,* l'auteur décrit l'ambiance des rues mediévales : *Counters that projected from shops and the awnings that protected these counters from the weather, external stairs and various means of expanding one's property without actually encroachning on the street, such as bridges between buildings and cantilevered upper stories or jetties* et notamment p.209
[628] THÉZY, M., « Mais où sont les villes d'antan ? », Dans *Piétons 76 villes : les nouveaux espaces piétons*, Paris : CECOD, 1976
[629] CORBIN, A., *Le miasme et la jonquille : l'odorat et l'imaginaire social XVIII^{e}-XIX^{e} siècles*, Paris : Aubier Montaigne, 1982
[630] *Ibid.*
[631] MUMFORD, L.,*The city in history. Its origins, its transformations, and its prospects*, *op.cit.*
[632] *Ibid.,* et notamment p. 63
[633] *Ibid.,* et notamment p. 64
[634] SOLNIT, R., *Wanderlust. A history of walking*, *op.cit.*, et notamment p. 180

rues, or, chaque effort pour stimuler la participation des habitants sur le maintien de la propreté des rues demeurait lettre morte. Ainsi, au XVII[e] siècle, avant l'apparition des services publics, les municipalités utilisaient des porcs, connus pour être les *charognards des rues*, en tant que solution temporaire gratuite. Cependant, la population, dira Bernard Rudofsky, restait méfiante face à l'utilité d'un tel service[635] car les conditions des rues étaient plutôt décevantes. Rudofsky notera ainsi à propos d'Amsterdam : *The only place worse than the street was the unfenched graveyard*[636].

Nicholas Blomley rappele que la condition des rues des grandes villes du XVII[e] siècle était très peu propice à la marche : *Roads were fringed with graveled edges, with footbridges over water channel [...] streets were so muddy that be impassable on foot*[637]. Au XV[e] siècle, ont eu lieu à Paris les premiers redressements de pavés et quelques élargissements de rues tandis que le premier trottoir fut construit en 1604 sur le Pont Neuf[638]. Les interventions étaient cependant timides et consistaient surtout au redressement des rues *pour tenter de les conformer à l'image de la rue droite mise à la mode en Italie*[639]. Le besoin d'intervention sur les voies publiques présupposait la compréhension et la transcription de l'espace en quelque chose de *mesurable*. Les cartes topographiques des grandes villes apparues à l'époque, offraient non seulement une base de référence pour les travaux des autorités mais aussi un langage de compréhension de l'espace pour une nouvelle figure du passant : le touriste[640]. Le désencombrement des voies était en même temps considéré comme indispensable afin d'améliorer leur image. Des changements majeurs dans le tissu urbain, ainsi que par rapport aux moyens de circulation, ont créé un paysage contradictoire pour le marcheur urbain : *Visitors are able to walk along the narrow medieval street, at the filth and lack of hygiene [...] when they had enough of dirt and disease they could re-emerge into the rows of gleaming water closets*[641]. En passant du continuum médiéval à la géométrie classique, dit Alain Lemenorel, le marcheur voit tant son cadre perceptif que ses pratiques changer. La quête d'esthétisme dans les arts, impose les principes de la perspective et de la monumentalité en architecture et crée un nouvel imaginaire des espaces publics[642] ; l'œil et le pas s'aligneront ainsi à cette systématisation de l'espace urbain[643]. L'agencement des espaces publics impose une *logique* sur la manière dont le piéton s'y meut. Comme le souligne Erwin Panofsky, la perspective transforme l'expérience psychophysiologique de la marche en une expérience régulée dans un espace néanmoins mathématique[644] ; la transformation du paysage de la rue se fait aussi au niveau du sol. Au XVIII[e] siècle, l'Angleterre a lancé de nombreux *actes du Parlement* (*Acts of Parliement*)[645] pour le pavage des rues ouvrant ainsi une période de réformes générales dans les centres-villes (*Improvement Acts*). Pendant longtemps la construction de nouvelles voies ne s'effectuait qu'aux alentours des villes, et vers la fin du XVIII[e] siècle, des villes comme Liverpool, Bath ou Brighton, ont mis en place des outils de financement (*Local Acts*) pour des

[635] RUDOFSKY, B., *Streets for people: a primer for Americans*, *op.cit.,* et notamment pp. 44-50
[636] *Ibid.,* et notamment p. 44
[637] BLOMLEY, N.K., *Rights on passage: sidewalks and the regulation of public flow*, New York : Routledge, 2011 et notamment p. 57
[638] OFFNER, J.-M., *Les déplacements piétonniers, op.cit.*
[639] PINON, P., « La formation des espaces publics parisiens : des origines à la fin du XVII[e] siècle », Dans S. Texier (dir.), *Voies publiques : histoires & pratiques de l'espace public à Paris*, Paris : Pavillon de l'Arsenal, 2006, pp. 36-44
[640] RUDOFSKY, B, *Streets for people: a primer for Americans*, *op.cit.*, et notamment p. 52
[641] NEAD, L., *Victorian Babylon: people, streets and images in nineteenth-century London*, New Haven : Yale University Press, 2000 et notamment p. 34
[642] LEMENOREL, A., « Rue, ville et sociabilité à l'époque contemporaine », Dans A. Lemenorel (dir.), *La rue lieu de sociabilité*, Rouen : Publications de l'Université de Rouen, 1997, pp. 425-442
[643] VOISIN, B., « Espaces publics, espaces de ville, espaces de vie », *op.cit.,* et notamment p. 40
[644] PANOFKSY, E., *La perspective comme forme symbolique*, Paris : Minuit, 1976
[645] Un *Acte* est un projet de loi approuvé par la Chambre des communes et la Chambre des Lords en Angleterre et officiellement accepté par le monarque régnant (connu comme la sanction royale). Une fois mis en place, un *Acte* est consideré comme une loi et s'applique dans l'ensemble du Royaume-Uni ou dans des zones spécifiques du pays.

travaux d'élargissement et de percement des voies[646]. En 1790, Sir John Sinclair notait : *An excellent pavement through sidewalks of ten feet wide in the principal streets and from five to six feet in the others*[647].

Tout ce progrès technique aura pour résultat l'intensification du mouvement dans les rues, les citadins s'entrecroisaient avec les nouveaux arrivants qui étaient souvent victimes des micro-professions illégales qui fleurissaient sur les chaussées. Rebecca Solnit constate : *[...] the very word street has a rough, dirty magic to it, summoning up the low, the common, the erotic, the dangerous, the revolutionary [...]*[648]. Les rues des villes du XVIII[e] siècle étaient un lieu de confrontation des populations, des coutumes et des modes de vie. Il s'agissait d'une confrontation entre un nouveau paysage métropolitain soigné avec des espaces malsains, obscènes et désordonnés qui résistaient à se conformer aux idéaux esthétiques et sociaux de l'époque, comme Lynda Nead le souligne[649], l'immoralité sera rapidement liée à la saleté. Le nettoyage des rues, avait ainsi une valeur symbolique représentant le nettoyage moral de la société, et la linéarité et la propreté des rues deviendront synonymes de progrès, d'ordre et de purification. La circulation pédestre s'effectuait d'ores et déjà dans un cadre régulier mais aussi dans un contexte de cristallisation de l'opposition des classes[650]. L'image idéalisée aujourd'hui d'anciens centres, de rues pittoresques et de sociabilité généralisée ne reflète pas la réalité. Au cours des premières années de l'industrialisation, l'encombrement des voies avait mis rapidement le piéton face aux problèmes d'accès, d'appropriation de l'espace et de contrôle de son comportement dans l'espace commun extérieur[651].

Mais le XVIII[e] siècle introduira surtout une manière toute neuve de marcher : la *promenade* devient une pratique courante dans les jardins et les parcs urbains créés dans chaque grande ville en Europe. Ces espaces qui sont apparus parallèlement à la montée de la classe bourgeoise, sont devenus les principaux lieux de recréation de cette dernière. La stratification sociale commence à être de plus en plus visible dans la manière de pratiquer l'espace public et la promenade, une activité initialement réservée à l'aristocratie, s'ouvre au grand public (*public walk*) à partir la fin du XVII[e] siècle. Sa propagation est d'abord liée aux espaces verts et petit à petit, l'action de se promener a acquis une valeur importante dans les habitudes quotidiennes d'une population qui journalièrement et à des heures fixes se retrouvait sur les quais, dans les allées et dans les jardins aux marges de la ville pour voir du monde et s'entretenir avec les autres[652]. Mark Girouard note que ces espaces de promenade se sont transformés en *principales chambres d'assemblée* d'extérieur : *Any place with pretentions to having a polite society almost inevitably also had a place where its members walked together*[653]. Les promenades publiques, appelées autrement *parades*, ont proliféré dans des villes comme Bath ou York et très vite la création du meilleur *Mall* est devenue une raison de concurrence parmi les autorités locales et la haute société de chaque ville[654].

Les promenades *walks* au bord de la mer, sur des esplanades ou sur des quais étaient souvent créées à l'initiative des hôteliers. Ces *esplanades* étaient devenues des lieux indispensables pour la vie sociale de l'aristocratie et

[646] GIROUARD, M., *The english town: a history of urban life*, New Haven : Yale University Press, 1990 et notamment p.177
[647] D'après les Carnets de voyage de Sir John Sinclair cité dans CORFIELD, P.J., « Walking the city streets: the urban odyssey in eighteen century England », *Journal of Urban History*, no. 16, 1990, pp. 132-174
[648] SOLNIT, R., *Wanderlust: a history of walking, op.cit.*
[649] NEAD, L., *Victorian Babylon: people, streets and images in nineteenth-century London*, *op.cit.,* et notamment pp. 202-204
[650] ARASSE, D., « La meilleure façon de marcher. Introduction à une histoire de la marche », *op.cit.*
[651] LOUKAITOY-SIDERIS, A., EHRENFEUCHT, R., *Sidewalks: conflict and negociaition over public space*, Cambridge, Massachusetts : The MIT Press, 2009 et notamment pp. 5-7
[652] GIROUARD, M., *The English town: a history of urban life*, *op.cit.,* et notamment p. 177
[653] *Ibid.,* et notamment p. 145
[654] *Ibid.,* et notamment p. 146

étaient régis par leurs propres règles de comportement. En marchant, la haute société échangeait les nouvelles, et pour ceux qui n'habitaient pas dans la ville, ces promenades offraient une idée claire de la culture et des mœurs locales, constate Mark Girouard. Les promenades en groupe étaient d'ailleurs le moyen le plus courant pour faire connaissance d'un futur mari ou femme. À cet égard, Girourard parle de lieux d'intrigue, d'assignation et de flirt. Ces lieux uniquement consacrés à la marche *en compagnie* se sont rapidement transformés en destinations célèbres, attirant un très grand nombre gens et déclenchant un développement urbain aux alentours des villes[655].

La promenade dotera la marche urbaine d'une caractéristique nouvelle : elle devient aussi une activité libre de contraintes et source de détente. Se promener dans la ville de la Renaissance était cependant régi par une *spontanéité réglée*[656] issue des codes moraux de la société. Chaque promenade était liée à un lieu spécifique de sorte qu'au fil du temps le nom de ce dernier évoquait plus ces pratiques que l'environnement physique en tant que tel. L'essor de ce rituel a eu un double impact sur la prolifération de la marche : d'abord, il a officialisé sa pratique en lui octroyant une certaine justification sociale, et ensuite, il a fait que l'espace urbain devienne un *paysage* ce qui a permis de légitimer le désir du marcheur d'y chercher du plaisir, soulignera Alain Montandon[657]. Les parcs, les jardins et les allées créés sur les tracés des anciens remparts offraient aux promeneurs une scénographie variée[658], et il n'était guère étrange de marcher sur de plus longues distances linéaires, ni de faire des va-et-vient sur le même itinéraire. L'acceptation de la marche en tant que loisir et pas seulement comme une nécessité, est apparue ainsi au même moment que l'acceptation des qualités sensibles de l'espace urbain.

Françoise Choay souligne que les changements sur la manière de concevoir et de pratiquer les espaces extérieurs, vont de pair avec des changements dans la conception des espaces intérieurs. Tout comme l'appartement divisé en chambres différentes par des couloirs, la ville acquiert elle aussi des zones d'activités se distinguant plus clairement des espaces de mouvement[659]. Cette compartimentation de l'espace public éloigne de la rue de nombreux aspects de la vie quotidienne en ouvrant les voies des avenues aux grands défilés et à la *circulation*. Les promenades célèbres de chaque ville deviennent ainsi une sorte d'obligation institutionnalisée et une *chose à voir* comme le suggèrent les guides touristiques. Pour le visiteur, la marche est cependant de moins en moins une vraie aventure ou une découverte[660] car il peut se balader en toute tranquillité sur de larges boulevards sans être obligé de faire constamment attention à ce qui l'entoure ; rien de trop dangereux ou de trop étrange ne se passe. Ainsi, comme le souligne Choay : *Le lieu de passage est dissocié des éléments permanents qui le bordent*[661]. Dans ce paysage d'ordre et d'anonymat naitra et fleurira une autre facette de la marche, celle du parcours solitaire nourri par le plaisir d'observation de la ville industrielle qui vient de paraître[662].

2.1.3 Vie publique des capitales du XIX[e] siècle, le flâneur haussmannien

Dans son ouvrage *The Condition of the Working Class in London*, Friedrich Engels notait :

[655] *Ibid.,* et notamment pp. 151-153
[656] MONTANDON, A., « Le paysage du promeneur », *Revue germanique internationale*, vol. 7, 1997, pp. 193-203
[657] *Ibid.*
[658] BECK, R., « La promenade urbaine au XIX[e] siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, no. 116-2, 2009, pp. 165-190
[659] CHOAY, F., *Espacements – L'évolution de l'espace urbain en France, op.cit.,* et notamment p. 86
[660] TURCOT, L., « Promenades et flâneries à Paris du XVII[e] au XXI[e] siècles : la marche comme construction d'une identité urbaine », Dans R. Thomas (dir.), *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, Paris : Archives Contemporaines, 2010, pp. 65-84
[661] CHOAY, F., *Espacements – L'évolution de l'espace urbain en France, op.cit.,* et notamment p. 88
[662] WILLIAMS, R., *The country and the city*, New York : Oxford University Press, 1973 et notamment pp. 279-282

> *The very turmoil of the streets has something repulsive, something against which human nature rebels […] are they not all human beings with the same qualities and powers and with the same interest in being happy? […] and still they crowd by one another and their only agreement is the tacit one, that each keep to his own side of the pavement, so as not to delay the opposing streams of the crowd*[663].

Le progrès industriel déclenchant l'arrivée massive des populations dans les capitales européennes a changé brutalement leur paysage ; des rues sont inondées par une population et des activités diverses. Maurice Garden souligne à cet effet, que la chose la plus marquante pendant l'évolution historique de la rue fut l'arrivée de la circulation véhiculaire[664] bouleversant profondément les usages traditionnels d'un espace historiquement consacré au piéton. Le tramway, la confluence de nouveaux véhicules et l'asphaltage du pavement ont chassé les piétons et les colporteurs du milieu de la rue. De nouveaux points de repos et de rencontre ont pris forme ainsi autour des stations de transport, dans les cafés et moins spontanément sur la chaussée. Les premiers conflits entre les véhicules et les passants furent les témoins de la transition conflictuelle entre deux ères[665]. La foule de piétons qui affluait dans la ville industrielle s'est trouvée confrontée à de nouvelles contraintes. Certains guides de voyage prévenaient les nouveaux arrivants des différents styles de comportement pédestre auxquelles ils devaient s'adapter : *Alors que le Français flâne, l'Anglais ne peut flaner (to stroll) que dans un parc*[666]. En 1851 Guide Gaix notait par rapport à Londres que : *Quand un passant vous coudoie dans sa course s'il se retourne, c'est une insulte, s'il continue sa course même s'il s'aperçoit de cet incident ce n'est que la conséquence d'une précipitation parfaitement innocente*[667], en effet, la foule mouvante est une image totalement neuve pour la ville. La congestion de certaines rues à Londres, rendait la simple action de marcher en une épreuve difficile. Richard Sennet soulignait : *The pressure of linear pedestrian movement in Regent Street made and still makes it difficult for a stationnary crowd to form*[668]. Malgré la propagation rapide de nouveaux modes de déplacement, la marche restait au XIX^{e} siècle une activité particulièrement populaire, économiquement abordable et suffisamment efficace[669]. Il y a cependant une forte différence concernant les pratiques publiques entre les genres, les groupes ethniques et les couches économiques comme le note Deborah L. Parsons : de nouvelles habitudes et des codes de comportement sont également apparus comme le fait où de plus en plus de femmes marchent dans la rue pour acheter ou pour faire du lèche vitrine et le rassemblement de personnes ayant des caractéristiques similaires (célibataires, prostituées, ouvriers, etc.) est considéré dangereux ou du moins suspect[670].

Malgré son encombrement journalier, la ville du début du XIX^{e} siècle était également source de solitude ; il devenait rare que le piéton rencontre par hasard quelqu'un qu'il connaissait dans la rue. L'habitude de bavarder s'était estompée et se limitait seulement à des plus petits groupes. Le piéton devait chercher ainsi son nouveau rôle tant dans la société que sur la chaussée. En effet, la grande ville continuait de représenter un espace où dominait la peur quand les rues se vidaient pendant la nuit ; des endroits inondés de passants pendant la journée, se métamorphosaient en paysages sombres où seuls les bruits impromptus ou les pas de policiers ambulants brisaient le silence qui y régnait[671].

---

[663] ENGELS, F., *The condition of the working class in England*, Stanford, California : Stanford University Press, 1968 [1892]
[664] GARDEN, M., « Histoire de la rue », *Pouvoirs*, vol. 1, no. 116, 2006, pp. 5-17
[665] GRANIE, M.A., AUBERLET, J.-M., (dir.), *Le piéton: nouvelles connaissances, nouvelles pratiques et besoins de recherches, op.cit.*
[666] BEDARIDA, F., SUTCLIFFE, A., « The street in the structure and the life of the city: reflections on nineteenth century London and Paris » In B.M. Stave (eds.), *Modern industrial cities: history, policy, and survival*, Beverly Hills : Sage Publications, 1981, cité dans HANCOCK, C., « De l'histoire à la géographie des espaces publics urbains. Le regard étranger », Dans C. Ghorra-Gobin (dir.)*, Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l'heure globale*, Paris : L'Harmattan, 2001, pp. 191-200
[667] *Ibid.,* et notamment p. 194
[668] SENNET, R., *La chair et la pierre : le corps et la ville dans la civilisation occidentale*, op.cit., et notamment p. 323
[669] MACAULEY, D., « Walking the city: an essay on peripatetic practices and politics *», op.cit.*
[670] PARSONS, D.L., *Streetwalking the metropolis. Women, the city and modernity*, New York : Oxford University Press, 2000
[671] DICKENS, Ch., *Londres, la nuit*, Paris : Payot & Rivages, 2013

Il faudra attendre le milieu du XIX[e] siècle pour que la majorité des grandes villes procèdent à de nombreux travaux d'embellissement et d'organisation des rues. Des trottoirs, des réverbères, des banquettes, des urinoirs et des plantations linéaires tissent un paysage soigné accueillant de plus en plus les piétons[672]. Marcher dans la rue est pour certains une pratique noble, représentative d'un savoir-vivre et pour d'autres une déambulation sans destination connue mais offrant un certain *regard sur la ville*[673]. Le terme *se balader* devient synonyme d'*embourgeoisement* de la marche. Nombreux sont les peintres de l'époque qui s'inspirent de la figure du marcheur solitaire ou d'un couple de baladeurs sur les visages desquels se reflète toute l'atmosphère de la métropole moderne[674]. Vers 1840, jardins botaniques et zoologiques deviendront des lieux officiels de promenade, source de purification et couvrant les besoins de recréation des ouvriers qui affluent des centres industriels[675]. En 1833, un comité parlementaire anglais – responsable de l'aménagement des promenades publiques (*public walks*) – donne à la marche la caractéristique de *signe de civilisation* et trouve que c'est un moyen parfait pour que les espaces ouverts soient sûrs[676]. Marc Girouard ajoute :

> *Promenading was seen as means of civilization of the lower class […] a man walking out with his family among the neighborhoods of different ranks will naturally be desirous to be properly clothed, and that his wife and children should also be; but this desire duly directed and controlled is found by experience to be one of the most powerful effect on promoting civilization and exciting industry*[677].

Au-delà de son utilité de *conduire vers une direction*, la promenade imprègnera l'inconscient collectif comme un acte permettant d'aller à sa guise et de se *laisser guider par ses pas*[678]. La marche contemplative s'installe comme une attitude tout à fait légitime dans l'espace urbain sûr et *peaufiné* qui se développe après le milieu du XIX[e] siècle.

Les travaux d'aménagement à Paris commandés au baron Haussmann par Napoléon X, ont été une étape cruciale pour la solidification du rôle contemporain de la marche urbaine. Les boulevards rectilignes d'Haussmann accueillent le piéton, d'un côté, en lui offrant un mobilier urbain et une conceptualisation de la végétation inimaginable à l'époque, et de l'autre côté, en canalisant son trajet dans un contexte de régularisation d'un flux plus important[679]. Richard Sennet souligne à ce propos : *La rue devient une invitation à fuir le centre urbain plutôt qu'à y s*éjourner[680]. Le boulevard s'impose tant avec ses dimensions qu'avec ses nouvelles fonctions, en devenant le cœur de la performance technologique et économique et un lieu de consommation et d'exposition par rapport à l'autre. Après tout, l'avenue haussmannienne est soigneusement aménagée : *La voirie bourbeuse et poussiéreuse accueille le revêtement des chaussée, l'éclairage, l'arrosage estival, calibré néanmoins pour accepter le passage de nouveaux transports en commun et des véhicules*[681]. Cet *embellissement stratégique*[682], selon Walter Benjamin, montre la transformation d'une ville assemblée par des petits quartiers en une métropole

[672] SOLNIT, R., *Wanderlust: a history of walking, op.cit.*
[673] ARASSE, D., « La meilleure façon de marcher. Introduction à une histoire de la marche », *op.cit.,* et notamment p. 50
[674] LÉVÊQUE, J.-J., *Gustave Caillebotte: l'oublié de l'impressionnisme, 1848-1894*, Courbevoie : ACR, 1994 et notamment p. 92
[675] SPANN, E.K., *The New metropolis. New York City, 1840-1857*, New York : Columbia University Press, 1981
[676] GIROUARD, M., *The English town. A history of urban life*, *op.cit.*
[677] SLANEY, R., *Select committee on public walks*, 1833, xv, (448): 1-69, cité dans GIROUARD, M., *The English town. A history of urban life*, *op.cit.,* et notamment p. 216
[678] POETE, M., *La promenade à Paris au XVII[e] siècle*, Paris : Armand Colin, 1913
[679] GEIDION, S., *Space, time and architecture: the growth of a new tradition*, Cambridge : Harvard University Press, 1967 [1941] et notamment pp. 763-773
[680] SENNET, R., *La chair et la pierre : le corps et la ville dans la civilisation occidentale, op.cit.,* et notamment p. 241
[681] BEAUCIRE, F., LEBRETON, J., *Transports publics et gouvernance urbaine*, *op.cit.*
[682] BENJAMIN, W., « *Paris, capitale du XIX[e] siècle », op.cit.,* et notamment p. 439

moderne. Les longues perspectives des axes donnent au marcheur l'impression d'avoir accès à l'intégralité de la ville pour l'admirer et aussi pour y chercher tout ce qu'il désire. L'installation des commerces suivra ainsi la linéarité rigoureuse de la rue[683]. Or, l'avenue haussmannienne rendra aussi visible la ségrégation sociale croissante *entre ceux qui vont à pied et ceux qui se déplacent en calèches*[684] dira Lewis Mumford. Ces derniers fréquenteront surtout les passages couverts qui sont nés à l'époque. L'émergence des fameuses galeries parisiennes comme lieux offrant un cadre luxueux au piéton, reflète l'esprit aménagiste de l'époque qui voit le marcheur comme un être sensible en essayant de l'éloigner des embarras de la rue. Pour Walter Benjamin les galeries parisiennes hébergeront de manière exemplaire la curiosité du flâneur qui était la figure idéalisée du piéton de la ville de la fin du XIX^{e} siècle. La marche ambulante entre en relation, note Susan Buck-Morss, avec ces *boulevards* intérieurs, univers extraordinaires d'exploration. D'où le succès des *passages*, car la protection de la marche devient presque une obsession pour l'architecture de l'époque. En 1855, l'architecte Joseph Paxton proposa le *Great Victorian Way*, un spacieux boulevard couvert, en espérant résoudre de cette manière les problèmes du trafic londonien. Pour lui, la rue moderne devait être un espace couvert protégeant parfaitement les piétons : *An entirely artificial environnement for walkways and other movements*[685] et ainsi, les passages couverts sont rapidement à la mode partout en Europe. Pour ceux qui disposent du temps et des revenus nécessaires, ce nouvel espace urbain, lié à la consommation d'images et de produits, se transformera en une expérience très importante[686].

La marche devient une habitude de prédilection des âmes solitaires et de l'aristocratie de l'époque. Or, la modernisation de Paris influence profondément la manière de percevoir la ville en effaçant plusieurs repères qui font référence au passé, ce qui conduit Rebecca Solnit à souligner le propos de Walter Benjamin critiquant la transformation des rues de Paris suite aux travaux de Haussmann : *Turned the wilderness into a formal garden*[687]. Dans ce contexte est né le flâneur pour devenir une des figures les plus célèbres des marcheurs urbains, de sorte que le dictionnaire de l'Académie française définit, vers 1878, le mot flâner : *Se promener en musant, perdre son temps à des bagatelles*[688]. Le *flâneur* était ainsi le passant qui marchait toujours seul dans la foule de la ville : *To walk along silently bearing one's secrets and imagining those of the people one's passes is among the darkest of luxuries*[689], et pour Charles Baudelaire le flâneur n'existe que dans l'anonymat : *La foule est son domaine, comme l'air est celui de l'oiseau, comme l'eau celui du poisson. Sa passion et sa profession, c'est d'épouser la foule. Pour le parfait flâneur, pour l'observateur passionné, c'est une immense jouissance que d'élire domicile dans le nombre […] Être hors de chez soi, et pourtant se sentir partout chez soi ; voir le monde, être au centre du monde et rester caché au monde […]*[690]. Mais ce qui, pour Honoré de Balzac, Walter Benjamin et Charles Baudelaire, le distingue des autres passants c'est qu'il marche en observant la ville autour de lui. Cette dernière, en pleine transformation, lui offre un spectacle parfait car inconnu. Le flâneur – présenté toujours comme un homme – fait montre d'une certaine aliénation face à son objet d'observation et lie sa propre existence avec la vie quotidienne des rues parisiennes en devenant un être presque mythique. Il erre dans les rues en quête de son identité, plutôt qu'à la recherche de la beauté du paysage, et il se distingue clairement de la foule qui marche

[683] CHOAY, F., *Espacements. L'évolution de l'espace urbain en France*, *op.cit.,* et notamment pp. 80-84
[684] MUMFORD, L., *The city in history: its origins, its transformations, and its prospects, op.cit.*
[685] NEAD, L., *Victorian Babylon: people, streets and images in nineteenth-century London, op.cit.,* et notamment p. 29
[686] MORSS, S. B., *Η διαλεκτική του βλέπειν*, (trad.) M. Αθανασάκης, Ηράκλειο : Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 2009 [1989]. Le terme *boulevards intérieurs* fut emprunté par Charles Baudelaire et cité par Susan Buck-Morss
[687] SOLNIT, R., *op.cit.,* et notamment p. 205
[688] FERGUSON, P.P., SALMON, T., *Paris as revolution. Writing the nineteenth-century city*, Berkeley : University of California Press, 1994 et notamment pp. 79-115
[689] SOLNIT, R., *Wanderlust: a history of walking*, *op.cit.*
[690] BAUDELAIRE, C., MAYNE, J., *The painter of modern life and other essays*, London : Phaidon, 1964 et notamment p. 9

autour de lui : *Part of this crowd yet also mentally detached from it*[691]. Le temps libre est une condition préalable pour la flânerie, qui était une pratique intégralement liée aux espaces publics émergents de l'époque et inconnue de ceux qui préféraient les salons et les espaces clos. Loin d'être un *être insociable ou sans but*, le flâneur, dit Edmund White[692], représente en effet un piéton à son plus haut niveau de conscience, capable de décoder la complexité urbaine[693]. Keith Tester note que l'essence de la flânerie se traduit comme le regard perspicace qui naît dans la connectivité constante avec la ville[694] et cette connectivité, souligne David Le Breton[695], est possible grâce aux pas lents et tranquilles du flâneur. Aucune précipitation ne caractérise ce type de marcheur urbain qui, contrairement aux touristes friands, n'a aucune intention d'arriver quelque part. À partir du XVIII[e] siècle, la marche acquiert une nouvelle caractéristique en devenant un acte de contestation ; synchronisée et organisée entre les habitants les plus dépourvus, elle se transformera en une pratique de revendication sociale exprimant la volonté d'avancer et deviendra ainsi une action symbolique parfaite aux yeux de ceux qui veulent exprimer leur volonté de rompre avec le passé et de contester le *statut quo*[696].

Au-delà des parcs et des promenades institutionnalisées, les trottoirs haussmanniens furent aussi témoins des métamorphoses que la ville du XIX[e] siècle a connues. Le nouveau visage de la métropole prendra forme avec des trottoirs encombrés, dans la foule, avec les vitrines des grands boulevards, des banquettes, des affiches de spectacles, des petits travaux d'entretien de tuyaux, le mobilier d'éclairage, les promeneurs qui se sont détenus, les flâneurs solitaires et les commerçants hâtifs. Les masses débordant les trottoirs ou traversant la chaussée se trouveront rapidement confrontés au défilé des nouveaux modes de transport qui font leur apparition vers la fin du XIX[e] siècle. L'avènement du rail change l'image de la rue mais il introduit surtout une époque de conflit entre l'énergie mécanique et l'énergie corporelle.

2.1.4 La marche dans la conception des transports en commun

À la fin du XIX[e] siècle, le tramway domine les chaussées de la plupart des grandes villes en Europe. Le développement de l'industrie et le besoin des ouvriers de se déplacer plus loin, conduit la ville à sortir de ses limites traditionnelles et surtout accessibles à *deux pas*. Le transport collectif, offrant rapidité et régularité, résoudra les besoins émergents de la population et prédominera vite sur les voies publiques pour partager l'espace vide avec les allées et les trottoirs. Les boulevards en Angleterre, Espagne, Berlin, Paris et Londres, dira Francis Beaucire, deviennent des espaces où se mêlent en plein équilibre la circulation et la déambulation, le transit et l'échange[697]. Le tram règne dans les rues, d'abord tiré par des chevaux et ensuite, entre 1850 et 1905, grâce à la vapeur, contribuant ainsi à l'extension urbaine avant de céder la place à l'automobile[698]. La possibilité d'aller plus loin dans l'espace influence la taille des villes et la répartition des populations. Quant au paysage de la rue, celui-ci changera drastiquement. L'invasion des transports collectifs met fin à la traction animale et introduit un nouveau paysage sensible. Entre 1890 et 1910, le parcours du marcheur n'est plus une expérience charnelle de la ville[699], le mouvement devient un *trajet* et représente un temps spécifique de la vie quotidienne et ainsi circuler se trans-

[691] PARSONS, D.L., *Streetwalking the metropolis. Women, the city and modernity*, *op.cit.,* et notamment p. 225
[692] WHITE, E., *The flâneur. A stroll through the paradoxes of Paris,* New York : Bloomsbury, 2001 et notamment pp. 50-56
[693] GLUCK, M., « The flâneur and the aesthetic. Appropriation of urban culture in mid-19th-century Paris », *Theory Culture Society*, vol. 20, no. 5, 2003, pp. 53-80 et notamment p. 70
[694] TESTER, K., *The flâneur*, London : Routledge, 1994
[695] LE BRETON, D., *Éloge de la marche*, *op.cit.,* et notamment pp. 92-93
[696] SOLNIT, R., *Wanderlust. A history of walking, op.cit.*
[697] BEAUCIRE, F., LEBRETON, J., *Les transports publics et gouvernance urbaine*, *op.cit.,* et notamment pp.12-14
[698] *Ibid.*
[699] *Ibid.*

forme rapidement en une utilité[700]. Des viaducs, des rails de tram, des enseignes et une série d'inventions techniques élargissent les capacités du piéton de se mouvoir et contribuent à stimuler sa perception.

La conception des gares fait preuve de cette *fluidité* de l'espace urbain, en perdant progressivement leurs salles d'attente cloisonnées et en devenant de nouveaux espaces publics invitant les voyageurs à flâner dans le quartier de la gare ou au sein même de celle-ci avant d'embarquer dans un train qui les mène à leur destination[701]. Des plaques accrochées aux réverbères, des kiosques monumentaux et des billetteries s'ajouteront aux éléments de la scène urbaine[702]. L'apparition des heures de pointe reflète les temporalités nouvelles de l'usage de l'espace urbain. Le besoin de gérer les flux et la crainte des ralentissements, conduisent les ingénieurs à régulariser l'espace urbain mais aussi à rationaliser les trajets et le temps de la marche. Les dispositifs signalétiques se multiplient dans le but d'éviter à tout prix le stationnement tant des véhicules que des personnes. Les compagnies de train séparent les trajets des piétons ayant des destinations différentes, imposent des circuits fléchés et espèrent offrir au passager un mouvement à la carte[703] ; le départ, l'arrivée, l'attente, la traversée, l'accélération, se distinguent nettement dans l'espace. Quais et salles numérotées, itinéraires calculés, visent à assurer l'ordre dans l'espace comme le font d'ailleurs les horloges électriques dans le temps. Le *chronométrage*, apparu pour répondre à des questions techniques, marquera, bon gré mal gré, les pas du piéton.

La congestion, la pollution et les problèmes d'hébergement des masses ouvrières ont conduit au besoin de repenser la ville suivant les principes d'hygiène après la deuxième moitié du XIX^{e} siècle. Des études faites par les ingénieurs reflètent l'urgence du sujet : comment imaginer l'étalement de la ville tout en assurant la fonctionnalité des transports et le plaisir de marcher ? Le zonage et l'urbanisation structurée autour des réseaux de transport sont les deux solutions les plus couramment présentées[704]. Optimiser le temps de la circulation mécanique et offrir parallèlement la diversité aux piétons, a été une épreuve stimulante qui a conduit l'urbanisme et l'ingénierie dans une période très fertile en propositions qui durera plus de cinquante ans après les travaux haussmanniens.

Arturo Soria y Mata dans son *Ciudad Linéal* notera que la *forme d'une ville sera parfaite lorsque la somme des temps employés pour aller d'une maison à toutes les autres sera un minimum*[705]. Toutefois, la ville linéaire de Mata – implantée sur des terres vierges – ne résout pas le problème de congestion dans le centre-ville et ne se préoccupe pas vraiment du piéton qui, lorsqu'il sort de sa maison, se trouve face à un boulevard monumental qui s'étale à l'infini[706]. Dans la même lignée, le motif répétitif des îlots carrés et des grands axes rectilignes qu'Ildefonse Cerdà propose pour le plan de Barcelone, ont pour objectif la facilitation des flux. Cerdà prévoit cependant des îlots ouverts avec des espaces verts généreux et il pose des barres d'habitation de sorte que l'espace laissé entre-elles permette aux piétons de raccourcir leur trajet. Cerdà va jusqu'au détail en prévoyant – avec un regard prophétique pour son époque – des bancs publics, des bornes indicatives et des candélabres en

[700] SAUGET, S., « Les mobilités vues depuis les gares parisiennes avant 1914 », Dans M. Flonneau, V. Guigueno et B. Latour (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche,* Rennes : Presses Unversitaires de Rennes, 2009, pp. 277-288
[701] LEMOINE, B., « Vapeur et vitesse : les gares », Dans *Circuler : quand nos mouvements façonnent la ville*, *op.cit.,* et notamment p. 49
[702] LAISNEY, F., « Les stations de tramway, petites gares du quotidien », Dans DUTHILLEUL, J.-M. (dir.), *Circuler. Quand nos mouvements façonnent la ville, op.cit.,* et notamment p. 74
[703] SAUGET, S., « Les mobilités vues depuis les gares parisiennes avant 1914 », *op.cit.*
[704] WACHTER, S., *Trafics en ville. L'architecture et l'urbanisme au risque de la mobilité*, Paris : Recherches, 2004
[705] DUPUY, G., *L'urbanisme des réseaux : théories et méthodes*, Paris : Armand Collin, 1991
[706] HALL, P., *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*, Oxford, United Kingdom : Blackwell, 1988

offrant au piéton son propre mobilier. Par ailleurs, il existe un engouement pour penser la ville en tant qu'espace en perpétuel mouvement[707] ; l'idée de séparer le mouvement piétonnier du mouvement véhiculaire est déjà présent.

Entre temps, la circulation dans les centres urbains en Europe explose sans que les responsables aient le temps ni les moyens financiers de mettre en place toutes les études visionnaires. Les rues des capitales, malgré leur asphyxie, continuent à attirer des foules et des masses de véhicules, et, en 1910, la vie urbaine se déroule principalement à l'extérieur. Des photographies de la Monkey Parade montrent l'image caractéristique des rues londoniennes au quotidien :

> *…filled from senve and packed wall by wall by ten buses easing a passage through crowds, all other traffic squeezed into the side roads, young men in boaters, young women in summer hats and long dresses, a thousand faces caught white in the glare of the photographers roof-top flash a thousand more lost in the gloom beyond the camera's gaze…*[708]

La ville industrielle est encore source de spontanéité et d'événements dira Robert Machray[709], qui décrit Londres en 1902 en ces termes : *Streams of people […] walking along, smiling and jesting and talking of what they have seen […] it is now midnight […] you are again back in Picadilly, and its northern pavement is filled with men and women, mostly women, tramping up and down […] you move with the crowd*[710]; la capitale anglaise, fut ainsi *l'aire de jeu* de chaque classe sociale. Dans d'autres descriptions de voyageurs qui avaient visité Londres nous lisons : *London is like the heart of all the universe*[711]. Cette centralité de la capitale se reflète surtout dans les rues toujours occupées et dans la quête constante pour gagner du temps. Le trafic devient un spectacle en soi ; une image représentative de la vie métropolitaine mais aussi une source de contraintes pour les piétons : *Dozens of vehicules are tearing along at bewildering speed, in and out […] is there room to cross or had we better keep to the footway* ?[712]. En 1892, des plans inclinés mobiles – imaginés par l'ingénieur américain Reno – *permettent aux piétons de franchir sans fatigue la différence de niveau qui existe entre la rue et la plate-forme de la station du tramway effectuant la traversée du pont*[713]. En 1910, le premier trottoir roulant apparu à l'Exposition Universelle de Paris et, filmé par Thomas Édison, montrera l'incontestable fascination des ingénieurs pour la technologie et leur volonté de l'utiliser au profit de la marche :

> *À Paris, les trottoirs mobiles sont établis sur un viaduc en bois de 7 mètres de hauteur. L'itinéraire est le suivant : Invalides, rue Fabert, quai d'Orsay, Champ de Mars (le long de l'avenue de la Bourdonnais), avenue de Lamothe-Piquet-Invalides. Le parcours total est de 3 500 mètres et comporte neuf stations réparties dans l'enceinte de l'Exposition. Le viaduc supporte trois trottoirs continus : un fixe, deux mobiles ; le premier à une vitesse de 4 kilomètres à l'heure, le second à une vitesse de 8 kilomètres ; ce dernier trottoir effectue par suite un tour entier en 26 minutes. Le premier trottoir mobile à 0,80 mètres de large, il est surtout destiné à servir de marchepied mobile pour passer du trottoir fixe au second trottoir mobile ; celui-ci à 2 mètres de large*[714]

---

[707] PAQUOT, Th., « Éloge de la rue ou quand l'art urbain soigne les dehors ? », *Flux*, no. 66-67, octobre 2006-mars 2007, pp. 127-133
[708] WHITE, J., *London in the twentieth century*, London : Vintage Books, 2008 et notamment p. 307
[709] MACHRAY, R., *The night side of London*, London : J. MacQueen, 1902 et notamment pp.10-21 cité dans WHITE, J., *London in the twentieth century*, *op.cit.*
[710] *Ibid.*
[711] Phrase de Thomas Carlyle citée dans SCHULZ-FORBERG, H., *London-Berlin: authenticty, modernity and the metropolis in urban travel writing from 1851 to 1939*, Brussels : Presses Inter-universitaires Européennes, 2006 et notamment p. 141
[712] BRAND, W.F., *London life seen with German eyes*, London : A. Siegle, 1902 cité dans SCHULZ-FORBERG, H., *London-Berlin: authenticty, modernity and the metropolis in urban travel writing from 1851 to 1939*, Brussels : Presses Inter-universitaires Européennes, 2006 et notamment p. 1
[713] « Les trottoirs roulants de l'exposition » *La Revue Scientifique*, 4e série, vol. 14, no. 21, 1900
[714] *Ibid.*

Comme le faisait remarquer Joseph Amato, la synchronisation du mouvement dans l'espace urbain et le contrôle des foules pédestres sont devenus un enjeu vital pour les autorités publiques. La création des trottoirs, l'amélioration des transports publics et le revêtement du pavé, ne semblent pas être des solutions en mesure d'assurer la sécurité dans les rues. Les gouvernements, ajoute Joseph Amato, cherchent à restreindre l'imprévisibilité des piétons : *Had to turn the individual pedestrian and moving crowds into obedient and productive citizens*[715]. À la fin de cette époque, l'image et l'imaginaire de la rue changeront considérablement suite à des propositions ambitieuses et des métamorphoses radicales liées aux travaux publics. La modernisation du mouvement s'effectue par l'imposition d'un ordre et d'une rythmicité dans l'espace physique[716] qui est même accentuée par les alignements d'arbres. L'avenue s'impose comme un espace exemplaire de contrôle et d'hygiène[717], où la vie pédestre est étonnamment vibrante. Le critique Alfred Delveau notait : *Paris deserts its houses. Its houses are dirty on the inside, while its streets are swept every morning […] All the luxury is outside [..] all its pleasures walk the streets*[718] pour continuer en 1862 dans un autre texte : *we find it tiresome to live and die at home… we require public display, big events, the street, the cabaret, to witness us for better or worse… we like to pose, to put on a show*[719].

Entre 1890 et 1900, la question qui préoccupait surtout les ingénieurs était la forme de la rue. Devait-elle demeurer courbe ou devenir linéaire ? Face à une société et à une ville en pleine transformation, la linéarité apparut être une solution intelligente combinant l'esthétique à la fonction. Personne ne pensait encore à l'époque aux nombreux symbolismes politiques que les rues ordonnées rectilignes présentaient et que Walter Benjamin a démontrés au XX^{e} siècle[720]. En 1893, Karl Henrici, dans son article *Boring and Pleasant streets,* définissait la rue comme étant ennuyeuse : *If the wanderer along it gets the impression that the route is longer than it actually is […]* et d'ajouter : *I term it interesting if the reverse its the case*[721]. Otto Wagner, suggère en 1896 que tant la simplicité que l'efficacité devront être prises en compte au cours de la conception de la rue en admettant qu'une linéarité excessive est étrange pour l'œil du passant : *The modern eye has lost the small intimitate scale and become accustomed to fewer ofthen changing images, to longer straight lines, to more extende surfaces*[722].

Jusqu'à la fin du XIX^{e} siècle et dans un contexte d'importants bouleversements au sein des capitales européennes, au niveau démographique et des transports, le piéton arrivera à coexister dans une rue chaotique, peut-être, mais encore partagée. Ce *partage* cachera des contraintes qui apparaitront plus tard. Les rails et les gares permettront d'agrandir les distances et contribueront surtout à remplir les rues d'une foule de piétons arrivant des banlieues. Des masses de main d'œuvre, des visiteurs et des commerçants cherchent dans les noyaux des grandes villes et dans les rues, leur destin. La marche recule dans certains lieux et s'intensifie dans d'autres, mais elle demeure encore le protagoniste indiscutable des espaces extérieurs communs. Ce rôle sera menacé au moment de la transition entre les deux siècles et sera redéfinit au cours des vingt premières années du XX^{e} siècle.

[715] AMATO, J., *On foot: a history of walking*, *op.cit.,* et notamment p. 204
[716] KAHN, G., *L'esthétique de la rue - Silhouettes littéraires*, Genève : Slatkine Reprints, 2000
[717] *La Revue Scientifique*, 4^{e} série, vol. 14, no. 11, 17 mars 1900
[718] EHRENHALT, A., *The great inversion and the future of the American city*, New York : Knopf, 2012
[719] *Ibid.*
[720] BENJAMIN, W., TIEDEMANN, R., *The arcades project*, Cambridge, Massachusetts : Belknap Press, 1999
[721] PRAKASH, G., KRUSE, K.M., (eds.), *The spaces of the modern city: imaginaries, politics, and everyday life*, Princeton : Princeton University Press, 2008 et notamment p. 31
[722] FRISBY, D., « Streets, imaginaries and modernity. Vienna is not Berlin », In G. Prakash and K.M. Gruse (eds.), *The spaces of the modern city, imaginaries, politics and everyday life*, Princeton : Princeton University Press, 2008 et notamment p. 49

2.2 Le piéton : un exclu de la voirie ?

2.2.1 En réaction au *choc des métropoles*[723], la recherche de nature et d'esthétique

En 1898, Sir John Wolfe Barry annonçait du podium de la Société anglaise des arts : *the pressure of the streets is becoming more and more unimmaginable*[724]. À Londres, régnait déjà la conviction que les autorités publiques devaient suivre l'exemple parisien et que les réformateurs (*reformers*) allaient devoir se débarrasser des sentiments de nostalgie pour le pittoresque, dira Arthur Cawston. L'architecte insistait sur le fait que seules la rationalité et l'utilité allaient pouvoir sortir Londres *de son chaos*[725]. La modernisation des capitales européennes était vue comme une obligation non seulement pour la survie des villes mais aussi pour la paix des pays. La beauté étant liée à la magnitude, Londres devint un modèle dans cette course de réforme du paysage urbain. De nombreux travaux d'élargissement ou d'amélioration d'*Oxford Street* ou de *Cannon Street* furent le fait des résultats des observations. Les aménageurs, à travers des méthodes révolutionnaires comme celle du comptage sur le terrain (*street counting*), cherchèrent à comprendre les raisons du *blockage* du trafic. Leurs conclusions ne furent pas encourageantes car tout indiquait la congestion des rues allait continuer à s'aggraver. Les projets, comme celui de *Thames Embankement*, furent accueillis très positivement par les habitants : *How had it come […] to produce anything so splendid : a wide, tree lined boulevard, furnished with handsome cast iron benches and lamp fixtures and faced with granite so lovingly cut that it fitted like cabinet work*[726]? Au-delà des improvisations au niveau du nivellement, les matériaux utilisés pour le pavage des rues, ont eu aussi des effets considérables sur le mouvement piétonnier. Avant que Thomas Telford et John Macadam introduisent leur fameuse technique de macadamisation, les rues pavées de Londres de la fin du XVIII[e] siècle n'offraient pas réellement un confort à toute la population :

> *...packed earth into which rounded stones and rubble had been rammed or were surfaced with granite blocks bonded together with gravel. The first type gave advantages of all sort to walkers and pack horses in wet weather, the second allowed heavy wagons to pass over surfaces […] paths were commonly on the same level as the rest of the street, marked off by posts and sometimes paved with egg shaped stones…this meant that male pedestrians wearing heavy boots could use this pavement with some degree of comfort while others wearing light footwear or none found it difficult going*[727].

Comme le remarque John Winter, les techniques de macadamisation ont vite conduit à une séparation très importante entre les véhicules et les piétons[728]. Or, la volonté de faire des rues moins congestionnées demeurait encore dans le domaine des souhaits car le *laisser-faire* semblait prévaloir dans l'usage des chaussées.

> *Men with shovels from the gas and water compagnies continued to block u lanes during rush hours, cab drivers, who were supposed to pick up fares at fixed stands continued to "crawl" along the most traveled streets, omnibuses continued to keep to the center because loading and unloading wagons continued to*

[723] Titre de l'ouvrage de Stéphane Füzesséry et Philippe Simay qui examine – en se basant sur des textes de Simmel, Krakauer et Benjamin - comment a été saisie la nouveauté dans les métropoles du début du XX[e] siècle
[724] WINTER, J.H., *London's Teeming Streets 1830-1914*, London : Routledge, 1993
[725] *Ibid.*
[726] *Times*, 1868, 31 July et notamment p. 12 cité ici dans WINTER, J.H., *London's teeming streets 1830-1914*, *op.cit.,* et notamment p. 26
[727] FLOWER, E., *The stones of London*, 1880 et notamment pp. 4-5 cité dans WINTER, J.H., *London's Teeming Streets 1830-1914*, London : Routledge, 1993 et notamment p. 36
[728] WINTER, J., *London's teeming streets 1830-1914*, *op.cit.,* et notamment p. 37

> *make curb lanes into potential traps. [..] it was more harrowing in 1905 than it had been on 1865 for a passenger to alight from an omnibus or for a mother with small children in tow to negociate the crossing of most streets […] movement inside this world city had during the last thirty years and despite the devices of engineering, slowed down by approximately 25 percent*[729].

Le trafic fut rapidement divisé en trois *groupes* (*teams*) d'usagers : les véhicules, les hippomobiles et les piétons, chacun ayant ses propres caractéristiques et exigences. Des masses pédestres arrivaient chaque matin au centre-ville avec le train à vapeur. Le propos d'Herbert Harding, représentant l'Association de citoyens en 1894 à Boston, reflétait l'esprit de l'époque, la congestion était considerée comme l'ennemi absolu. Harding soulignait que le centre allait très vite se trouver sans piétons car ils n'allaient plus supporter de marcher dans des conditions si gênantes : *I think that time has come… people in the community are going to recognize that the sidewalk accomodations in the old part of the city are too narrow […]I think that the evil is going to correct itself by degrees. People will not crowd themselves into a section of the city which is already over-crowed*[730].

La grande ville allait se transformer en un paysage sensoriel à la fois intriguant et fatiguant pour le piéton. Sur des places centrales comme Potzdamer en Allemagne, le *fourmillement de la foule*, le *clignotement des enseignes* et les *jeux de reflets* sur les vitres, offraient une expérience inédite au piéton[731] qui allait se trouver face à de nouvelles sensations comme l'accélération, l'enchaînement des points de vue et la tour lumineuse de signalisation. Les arts allaient enregistrer cette nouvelle réalité des textures et des tempos pour le passant dont le regard *exorbité* exhortait de s'adapter au gigantisme et au spectacle de la modernisation technique. Le piéton se perdait dans une foule que Siegfried Kracauer décrivait de manière imagée : *Foule innombrable se déplace dans ses artères, une foule d'hommes toujours nouveaux avec des buts inconnus qui se croisent comme le chaos des lignes sur la feuille d'un patron de couture*[732].

À l'aube du XX^{e} siècle, l'automobile a commencé à gagner du terrain face au tram. La vitesse fascinait certains usagers de la rue et en repoussait d'autres qui regardaient cet objet moderne avec suspicion et parfois avec crainte. Les piétons étaient souvent les témoins et les victimes d'incidents mortels. Pour les adeptes de la marche, la *vitesse terrorise et l'accélération mécanique tue*[733]. Effectivement, des efforts réalisés pour mesurer les accidents routiers ont montré que la vitesse était encore mal gérée à l'époque par les conducteurs et mal vécue par les piétons. L'écrivain français Hugues Le Roux, publiait dans le *Petit Journal* en 1896 une lettre ouverte au préfet de la police :

> *Hier soir vers 6 heures auprès de la rue de Courcelles j'ai failli être écrasé avec ma femme et mes enfants par un monsieur monté dans une voiture lancée à la vitesse d'une locomotive […] j'ai l'honneur de vous avertir qu'à partir d'aujourd'hui je me promène avec un revolver […]*[734].

---

[729] *Ibid.,* p. 49
[730] WEINSTEIN, A.E., *The congestion evil: perception of traffic congestion*, PhD dissertation, University of California, Berkeley, 2002 et notamment p. 444
[731] FÜZESSÉRY, S., « Cinéma et mobilité urbaine », Dans M. Flonneau et V. Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Rennes : Presses Universitaires Rennes, 2009, pp. 221-234 et notamment p. 225
[732] KRACAUER, S., Rues de Berlin et d'ailleurs, (trad.) J.F. Boutout, Paris : Le Promeneur, 1995 cité dans FÜZESSÉRY, S., « Cinéma et mobilité urbaine », *op.cit.,* et notamment p. 229
[733] GUILLERME, A., « La mise au pas du piéton à Paris au temps de l'autophilie (1900-1930) », Dans *Le piéton et son environnement : Quelles interactions ? Quelles adaptations ? : Actes du premier colloque francophone international de la Plate-forme Intégratrice « Comportement du piéton dans son environnement »,* (COPIE) de l'INRETS, 8 novembre 2007, École Normale Supérieure, Paris, Arcueil : INRETS, 2008
[734] FRIDENSON, P., « La société française et les accidents de la route », *Ethnologie française*, no. 3 (numéro spécial : Violence, Brutalité, Barbarie), juillet-septembre, 1991, pp. 306-313

Image 1 : Quatre caricatures de Marcel Capy, critiquant la propagation des véhicules dans les rues (Source : images tirées de l'ouvrage *Pour circuler piétons ! Sur la chaussée*, Paris : Office d'éditions d'art, 1924)

Au début du XX[e] siècle rien ne laissait présager le triomphe imminent de la voiture, une grande partie de la société restait très hostile face à ce nouvel *ennemi*. L'arrivée de l'automobile introduira de nombreux conflits d'usage sur les chaussées. Au-delà de ces différends relatifs à la fonction des voies, la motorisation bouleverse l'image et les comportements auxquels les gens ont été habitués pendant des années. Cela engendre un conflit entre la culture et les modes de vie de la ville préindustrielle et la culture et les modes de vie de la ville industrielle qui commence à fleurir à cette époque[735]. Face à la motorisation, les piétons ont commencé à se considérer comme un groupe social distinct et à revendiquer le maintien des rues telles qu'elles étaient. Les policiers du trafic ont également fait leur apparition sur les chaussées et en cas d'accident l'opinion publique accusait sans hésitations le conducteur toujours aperçu comme un imprudent (*reckless*)[736]. Nombreuses furent les lettres envoyées aux journaux signées par *un piéton*, et déjà en 1913, les habitants organisaient entre eux des patrouilles de sécurité (*safety patrols*) pour accompagner les enfants à l'école[737]. Le président français, Felix Faure, notait en 1898 : *Vos voitures sont bien laides et sentent bien mauvais*[738]. Mais avant même une multiplication des accidents, les piétons étaient déjà contre les voitures dont la vitesse, 30 km/h, soulevait la poussière dans les rues. Faute de codes et de régulations, les obligations de chacun n'étaient pas claires et la justice était difficilement rendue. En 1896 à Londres, le motoriste qui avait tué Bridget Driscoll, avait présenté ses excuses devant le tribunal en disant que malgré le fait qu'il avait crié : *reculez !*, la femme ne l'avait pas entendu[739]. En 1924, l'année

[735] NORTON, P.D., *Fighting traffic the dawn of the motor age in the American city*, Cambridge, Massachusetts : MIT Press, 2008
[736] *Ibid.,* p. 66
[737] *Ibid.,* p. 68
[738] LAY, M.G., *Ways of the world: a history of the world's roads and of the vehicles that used them*, New Brunswick, New Jersey : Rutgers University Press, 1992 et notamment p.174
[739] *Ibid.,* p. 175

où s'est tenue la première conférence sur la sécurité routière, les accidents étaient déjà une réalité quotidienne. En l'espace de peu d'années, la vitesse qui avait si fortement terrifié les foules s'était réduite dans les grandes villes, comme ce fut le cas à Londres, entre 1875 et 1905, où elle avait diminué de 25 %. À l'époque même où l'automobile entrait avec dynamisme dans la vie des rues, la marche était très souvent un moyen beaucoup plus efficace de se déplacer comme le note Maxwell Gordon Lay sur la Cinquième avenue de New York en 1920 : *Progress is so slow that walking is often quicker*[740].

Or, les piétons avaient aussi leur part de responsabilité car n'étant pas habitués à ce genre de *voisin*s, ils marchaient sans être particulièrement attentifs. Très rapidement, le piéton fut considéré comme la principale raison de l'obstruction de la circulation et comme une entrave contre le progrès technique. L'architecture et les ingénieurs en transports ont mis, même involontairement, la marche en marge. Les enjeux liés à l'automobile étaient importants et la communauté scientifique orientait tous ses efforts pour garantir l'augmentation de la vitesse. La perte du rythme humain en déplacement et la quête pour optimiser les flux ont finalement banni la marche d'une grande partie de la chaussée[741].

Ainsi, à l'aube du XX^{e} siècle, le piéton devait apprendre à se discipliner (Image 1). À cet égard, un extrait du Code de la route en France, présenté en 1922, révélait ce propos très éloquent : *Les piétons dûment avertis doivent se ranger pour laisser passer les véhicules, cycles, bêtes de trait, de charge ou de selle*[742]. L'usage de la voie faisait l'objet d'une série de normes et de restrictions qui visaient une coexistence sûre et confortable pour tous : *Lorsqu'une partie de la rue a été aménagée spécialement en trottoir ou piste en vue de circulations déterminées (piétons, cavaliers, cyclistes, etc.) il est interdit d'y circuler et d'y stationner avec d'autres modes de locomotion*[743]. La régulation du mouvement piétonnier ne fut pas une affaire facile, les premiers aménagements de la chaussée qui leur étaient spécialement destinés ne sont apparus qu'en 1925. Aux Champs Élysées, des clous métalliques, plantés dans le pavé, délimitaient strictement la zone de passage pour le piéton[744]. Ces dispositions n'étaient cependant pas toujours respectées par les conducteurs : *Les surveillances exercées ces temps derniers aux abords des passages cloutés confirment que, en l'absence d'agent tenue, certains conducteurs de voitures n'observent pas la priorité aux piétons engagés sur le passage*[745]. Avoir un mouvement discipliné exigeait une attention particulière et une mémoire fine de la part du piéton qui était obligé parfois de suivre un trajet plus long à cause d'une signalisation stricte. André Cuillerme[746] souligne que la volonté des autorités d'éduquer les peuples pour marcher correctement ne visait pas seulement l'instauration d'un certain ordre dans les rues mais avait surtout pour objectif de transformer l'action de marcher en un *automatisme efficace*. Ceci a eu cependant comme conséquence le déracinement de tout aspect d'improvisation que présente la marche par sa nature[747]. En 1932, selon la *Loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles*, les piétons étaient tenus d'*utiliser les trottoirs et traverser prudemment la rue*[748]. Malgré les améliorations au niveau de la technique, la fluidité de la circulation n'était pas toujours achevée et les ingénieurs en transports se demandaient comment assurer des

[740] *Ibid.,* p. 177
[741] GHORRA-GOBIN, C., « Promouvoir la figure symbolique du piéton : conceptualiser les espaces publics », *op.cit.*
[742] GARDENAT, L., *Le code de la route (décret du 31 décembre 1922, modifié par celui du 6 octobre 1929), et la responsabilité automobile*, Choisy-le-Roy : Impr. du Droit, 1932
[743] *Le nouveau code de la route. Automobilistes ! Conducteurs ! Cyclistes ! Piétons ! Vos obligations. Vos droits (décret du 31 décembre 1922 sur la circulation publique),* Buguet-Comptour (Mâcon), 1923 (http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6150932w)
[744] Les premiers *zebra crossings* apparaissent en Anglettere en 1949. Cf. « In praise of…zebra crossings », *The Guardian*, Tuesday 13 February 2007 (*http://www.theguardian.com/commentisfree/2010/dec/28/abbey-road-crossing-in-praise-of)*
[745] *Revue Municipale*, no. 870, juin 1932, Paris (http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5433994w/f5.image)
[746] GUILLERME, A., « La mise au pas du piéton à Paris au temps de l'autophilie (1900-1930) », *op.cit.,* et notamment pp. 42-43
[747] *Ibid.,* p. 42 et p. 43
[748] Voir http://www.mobilitepietonne.ch/fileadmin/redaktion/publikationen_f/FB_2007_04_Geschichte_FGS_f.pdf

voies libres en minimisant les croisements entre les véhicules et les piétons qui ralentissaient ces derniers : *Ce n'est plus l'époque de promenades tranquilles, on ne musarde pas […] la durée du trajet qui était de 22 minutes est de 45 à 70 minutes suivant les embarras de la chaussée […]*[749]. La multitude des passages piétonniers était considérée comme le principal obstacle à une vitesse optimale des véhicules : *pour effectuer ce trajet de 2.200 mètres il faut traverser 17 passages pour piétons et 12 croisements de voies*[750]. L'idée de séparer le parcours du piéton du trajet de la voiture est apparue comme la seule réponse au problème. Or, le trajet du piéton, en raison de sa nature plus flexible à *canaliser,* fut sacrifié sur l'autel des *voies libres*[751]. Les passages souterrains avec des *magasins de vente et des éclairages très intensifs*[752] étaient une solution parmi d'autres, proposées par les responsables. Au fur et à mesure le piéton fut donc expulsé de la chaussée ; les instructions de guides de l'époque le confirment : *La chaussée est faite pour la circulation des véhicules ce n'est pas une cour de récréation*[753]. Les rues de la métropole sont devenues un espace de stimulation émotionnelle et mentale pour le piéton du début du XX^{e} siècle. Georg Simmel exalte à ce propos : *The psychological foundation, upon which the metropolitan individuality is erected is the intensification of emotional life due to the swift and continuous shift of external and internal stimuli*[754]. Selon Simmel, l'esprit de l'homme est naturellement stimulé par la différence, et la métropole contemporaine possède tous les ingrédients pour la lui offrir à chaque coin de rue ; la multiplicité d'images dans des artères chagées et la vie sociale et économique vibrante, sont les fondements pour épanouir la vie spirituelle de l'homme contemporain. Le piéton, sera toutefois obligé de s'adapter à une organisation temporaire toute neuve régie par la ponctualité dans chaque aspect de la vie à l'extérieur : *If all the watches in Berlin suddenly went wrong in different ways even only as much as an hour, its entrire economic and commercial life would be deraield for some time*[755].

Dans ce contexte d'angoisse pour l'efficacité et d'obsession pour la linéarité et la vitesse (Image 2), à la fin du XIX^{e} siècle Camillo Sitte fit une critique qui est passée à l'histoire. S'opposant à un urbanisme *sans esthétique* et sans sensibilité, il examine les vertus des formes des villes du passé en reprochant aux aménageurs de son époque d'avoir négligé le paysage perceptif du piéton :

> *For pedestrians the situation is even worse. Every hundred steps they have to leave the sidewalk in order to cross another street, and they cannot be careful enough in looking to the right and left for vehicles which may be coming along every which way. They miss the natural protection of uninterrupted house fronts. In every town where a so-called corso or promenade has developed, one can observe how a long continuous row of houses was instinctively chosen as side-protection, since otherwise its whole pleasure of strolling would be spoilt by the constant lookout for cross traffic*[756].

[749] COPPIN, P., *Notice sur la circulation générale des voitures et des piétons dans Paris*, Paris : Kossuth, 1929 et notamment pp.19-23
[750] *Ibid.*
[751] *Ibid.*
[752] *Instructions sur les obligations imposées par le code de la route concernant la circulation des piétons, des bicyclistes, des pousses, des charrettes et des animaux*, Hanoï : CAMTAI, 1932 (http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33969604s)
[753] *Ibid.*
[754] SIMMEL, G., « The metropolis and mental life (1903) », *op.cit.*
[755] *Ibid*., p. 13
[756] SITTE, C., *City planning according to artistic principles*, (trans.) G. R. Collins and Ch. Crasemann Collins, London : Phaidon Press, 1965 [1889] et notamment p. 225

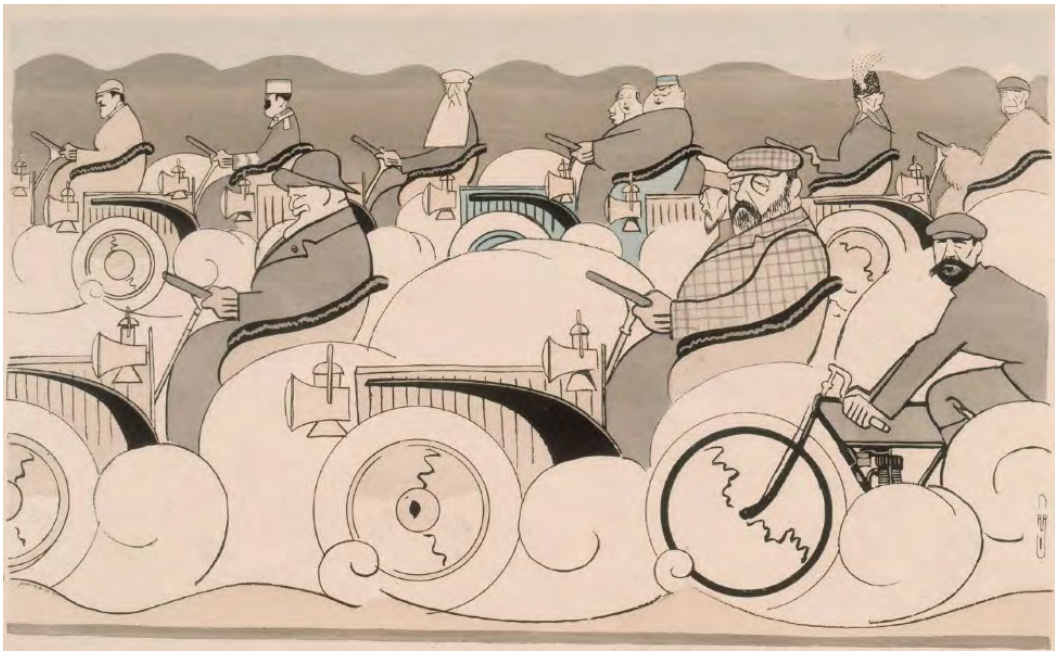


Image 2 : Estampe en couleur d'Auguste Roubille sous le titre *Les souverains* (Source : image retirée à Agence photographique de la Réunion des musées nationaux, http://www.histoire-image.org)

Pour Sitte, l'arrangement du bâti, a été de tous temps intrinsèquement lié au mouvement humain, de sorte qu'il procure *de l'harmonie et du bonheur*[757]. Il critique l'agrandissement des places en soutenant que leur transformation en espaces rectilignes et immenses est peut-être efficace pour la voiture, mais elle réduit leur rôle à de simples espaces d'aération pour la ville. En observant en détail les places anciennes, Sitte notera que la rupture de la ligne droite provoquant l'effet de surprise peut particulièrement accroître le plaisir du piéton. Or, toujours selon lui, ces valeurs d'*irrégularité* du plan ne peuvent être appréciées qu'à travers l'œil du piéton et non sous un angle de vue à vol d'oiseau auquel l'urbanisme moderne s'est habitué : *The radial system necessitates construction of refugees for pedestrians a small safety island that is perhaps the most magnificient and original invention of the modern city planning […] it accords with our mathematically precise modern life planning in which man himself has become a machine*[758].

Au cours de la même période, et sans préconiser un retour dans le passé, Ebenezer Howard proposait un modèle pour les villes du futur en focalisant particulièrement son intérêt sur le rôle de la marche[759]. La ville pensée *ex nihilo* de Howard est structurée de sorte que toutes ses parties soient accessibles à pied et il envisage sa *cité-jardin* comme une ville compacte au niveau du plan, ce qui assure la performance économique. À une époque où les grands centres se laissent dominer par de nouvelles artères de véhicules, Howard se réfère au confort qu'une ville facilement traversée à pied peut offrir : *[…] le tout forme une exposition permanente du caractère le plus attrayant, tandis que sa forme circulaire le met à faible portée de tous les habitants de la ville, le plus éloigné de ceux-ci se trouvant à moins de cinq cinquante mètres […]*[760]. La petite échelle de la ville affirme l'importance du noyau familial dans l'organisation du plan urbain. Or, ce noyau est plutôt isolé et *ad hoc* implanté dans un environnement où tout doit être beau, correct et équilibré. La marche à pied, n'est pas ainsi confrontée aux embarras

[757] *Ibid.,* et notamment p. 228
[758] FRISBY, D., « Streets, imaginaries and modernity. Vienna is not Berlin », *op.cit.,* et notamment p. 25
[759] FISHMAN, R, *Urban utopias in the twentieth century: Ebenezer Howard, Frank Loyd Wright, Le Corbusier,* New York : Basic Books, 1977
[760] CHOAY, F., *Urbanisme, utopies et realités : une anthologie*, Paris : Éditions du Seuil, 1965

de la grande ville et profite des avantages de la campagne et de la communauté des hommes. La marche dans la ville idyllique d'Howard est une marche dépaysée, certes, mais complètement dirigée dans un environnement où tout aspect matériel ou activité subissent un contrôle total[761]. À la même époque, l'urbaniste allemand Josef Stubbens, essayera de concilier *logiquement* le problème du trafic avec celui de la beauté urbaine, en soulignant que la congestion n'est pas seulement une situation qui se crée localement quelque part, mais qu'elle est plutôt le résultat de toute la conception et de l'articulation des espaces publics. Stubbens remarquait : *Traffic is a dynamic factor in the city, acting as its focal point […] which is not something spatially fixed and unmoving*[762]. En tout cas, la pensée des concepteurs de l'époque était imprégnée par la conviction que la rue devait absolument servir à la circulation : *City streets are in the first instance trafic routes, only in the second instance do they serve the extension of buildings*[763]. Cette affirmation conduira, au cours des années suivantes, à une pléthore de propositions utopiques sur la ville du futur, comme une ville qui n'essaye pas d'être collée au sol naturel mais qui s'envole vers le ciel.

2.2.2 La rupture de la ville futuriste : une place à part accordée au piéton

Malgré la vivacité de la métropole du début du XX^{e} siècle, les conflits croissants entre les piétons et les véhicules, amènent les concepteurs à penser – avec une plus grande imagination – la restructuration des espaces publics sur la base des flux. La démolition d'une partie du tissu traditionnel, dans les centres urbains, semble être la doctrine[764]. Pour la communauté scientifique le paysage de la rue du passé semblera soudainement anachronique.

Quelques années après la critique de Sitte, la circulation croissante à Paris a conduit Eugène Henard, ingénieur des transports, à rédiger en 1906 un rapport intitulé *Les voitures et les passants*, dans lequel il proposait la réorganisation des rues parisiennes. La rue, selon lui, doit être strictement réorganisée en différentes parties selon le type de circulation qu'elle supporte. Dans les dessins d'une ville *machiniste*[765] de Hénard, la voie urbaine est pour la première fois pensée à différents niveaux ; il montre son intention de conserver l'accessibilité du sol naturel aux piétons et aux transports en commun et de déplacer sous terre la circulation dite *lourde*. Or, dans un autre ouvrage Hénard notait : *Comme suite à cet exposé de l'encombrement des voitures, il peut être intéressant de rechercher quel est à Paris la surface de l'encombrement des passants, c'est-à-dire de tous les habitants circulant à pied sur les voies publiques*[766]. Dans les calculs détaillés qu'il propose pour la circulation parisienne, les piétons sont qualifiés en tant que *foule* au sein du système viaire : *On admet généralement qu'un mètre carré est couvert par 4 personnes debout les unes à côté des autres, sur deux rangs. Un passant occuperait donc une surface de 25 centimètres carrés*[767]. En outre, le piéton devient encore une variable mesurable au sein du système de transports :

> *Mais en réalité lorsqu'il y a foule, et foule compacte, l'espace occupé par un piéton est beaucoup plus petit. Un mètre carré peut recevoir jusqu'à neuf ou dix personnes de corpulence moyenne. L'expérience est facile à faire : il suffit d'enclore avec des planches un carré d'un mètre de côté : on constate alors qu'on peut y*

[761] LEIF, J., *Streetlife: the untold history of Europe's twentieth century*, Oxford : Oxford University Press, 2011 et notamment p. 332
[762] FRISBY, D., « Streets imaginaries and modernity. Vienna is not Berlin », *op.cit.,* et notamment p. 26
[763] *Ibid.,* p. 27
[764] FRISBY, D., « Straight or crooked streets? The contested rational spirit of the modern metropolis », In I.B Whyte (eds.), *Modernism and the spirit of the city*, London : Routledge, Taylor & Francis Group, 2003, pp. 57-84
[765] LEMAS, N., *Eugène Hénard et le futur urbain. Quelle politique pour l'utopie ?*, Paris : L'Harmattan, 2008
[766] HENARD, E., *Études sur les transformations de Paris, et autres écrits sur l'urbanisme 1903-1909*, Paris : L'Équerre, 1982
[767] *Ibid.,* p. 244

> *faire tenir une dizaine d'individus […] nous admettons la densité de 4 personnes par mètre carré, nous calculons la surface totale de l'encombrement de la population parisienne étant donné le dernier recensement qui a donné 2 700 000 habitants, l'encombrement total. L'espace nécessaire pour contenir l'ensemble des habitants concentrés au même endroit est donc de 68 hectares. Or, la surface des trottoirs des voies publiques de Paris, non compris les jardins et les squares, est de 662 hectares. Il n'y a donc aucune inquiétude à avoir pour la circulation des piétons. Elle est largement assurée pour un long avenir*[768].

Le principe d'accélération des flux est bien présent, Henard disait à ce propos : *Il faut bien se garder, en effet de confondre les places publiques d'autrefois avec les carrefours modernes : les unes étaient des lieux de réunions, ceux-ci sont des lieux de passage*[769]. Les places sont aussi catégorisées par rapport à leur fonction spécifique (place de circulation, foraine, de transbordement) et deviennent des espaces de plus en plus vastes dans le but de recevoir les flux convergents : *à cet encombrement des voitures on a jugé bon de superposer l'encombrement des piétons*[770]. Henard espérait résoudre le problème de congestion en proposant la place giratoire qui deviendra une des idées phares de l'aménagement des espaces publics au cours des années suivantes. La place publique, avec un centre dégagé, cesse d'être un espace fermé et accueille un maximum de flux, permettant ainsi d'éviter les conflits et les croisements des véhicules. Son centre, malgré le fait qu'il soit *l'œil du cyclone*, se transforme, d'après Henard, en un lieu calme consacré à la détente des passants qui pourront ainsi mieux contempler les façades qui les entourent.

La séparation des trajets sera adoptée comme étant l'idée la plus appropriée et inspirera pendant les années 20 et 30 la majorité des propositions visionnaires sur la ville[771], qui sera imaginée en hauteur. La verticalité fascinait les urbanistes et imprégnait tout l'imaginaire des années 20 en trouvant son apothéose dans les séquences des films américains futuristes comme *Metropolis* de Fritz Lang ou *Just Imagine*[772], ou encore dans les affiches de Harvey Wiley Corbett[773]. Le mouvement pédestre s'envolera au-dessus des artères lumineuses de la métropole, sur des passerelles suspendues. De l'autre côté de l'Atlantique, Corbett présentera sa vision de Manhattan, une *Venise modernisée* où l'augmentation des flux automobiles de 200 % obligera les passants à quitter complètement le niveau naturel et à circuler *protégés* sous des arcades aériennes afin de profiter d'une *vie calme*[774].

Pour les urbanistes futuristes, l'accent était mis sur le progrès technologique capable de révolutionner le voyage. Le mouvement était le premier critère de conceptualisation du paysage urbain, ce que l'on voit clairement sur les croquis d'Antonio Sant'Elia sur la *Città Nuova*. La place publique du futur était ainsi formée d'édifices cyclopiens entourant ce que Sigrifed Geidion appellera des *ruisseaux de mouvements intersectants* (*intersecting streams of movement*) : une vaste surface d'autoroutes et de réseaux ferrés. Le mouvement accéléré prédomine non seulement à l'horizontale, mais aussi à la verticale avec des ascenseurs et des funiculaires permettant aux masses de passants d'accéder aux multiples niveaux de la métropole. Dans ce paysage de vitesses superposées, note Esther da Costa Meyer, le piéton se trouvera face à un espace sonore imposant[775]. Dans la ville futuriste anticipée, la vitesse dissout toute forme, les contours des piétons et mêmes ceux des voitures ne sont visibles que comme une masse de lignes. Da Costa souligne : *In time the futurists began to mechanize the human being as*

[768] *Ibid.,* p. 246 et p. 247
[769] *Ibid.,* p. 309
[770] *Ibid.,* p. 311
[771] OHANA, D., *The futurist syndrome*. Brighton : Sussex Academic Press, 2010 et notamment pp. 54-55
[772] Voir http://www.cinematheque.fr/data/document/2011-10-14-metropolis.pdf
[773] KOOLHAAS, R., *New York délire. Un manifeste rétroactif pour Manhattan*, (trad.) C. Collet, Paris : Chêne, 1978 et notamment p.104
[774] *Ibid.*
[775] DA COSTA MEYER, E., *The work of Antonio Sant'Elia: retreat into the future*, New Haven : Yale University Press, 1995 et notamment p. 123

well[776]. Pour Filippo Tommaso Marinetti, le piéton du futur n'aura pas de choix de s'adaper à cet environnement mécanisé : *Forgetting the burgeoning irregularity of trees, seeks to resemble the stell that surrounds it*[777]. D'autres travaux de l'époque, comme ceux d'Emillio Belloni ou de Charles Lamb, confirment ce nouvel imaginaire d'une ville créée par l'assemblage des vitesses et ayant plus de points en commun avec la ligne de production taylorienne qu'avec le tracé ductile des pas humains[778].

La hiérarchisation des flux deviendra une doctrine officielle parmi les penseurs de la ville suite à la publication de la Charte d'Athènes en 1933. Ce document phare du mouvement moderne, annonçait[779] les lignes directrices de l'organisation des fonctions, mais aussi de l'esthétique qui doit traverser les espaces libres *modernes*. Le Corbusier déclarait[780] que la ville disposant de la vitesse, dispose du succès[781] en introduisant la doctrine de l'excessive spécialisation des voies urbaines qui caractérisera la pensée urbanistique des années suivantes. Le paradoxe corbuséen de vouloir décongestionner les centres des villes en densifiant ce qui a trait aux affaires, conduira au bouleversement total du rapport traditionnel entre la rue et le bâti[782]. D'immenses tours d'habitation au milieu de vastes espaces verts deviendront l'image de référence de l'époque. Le piéton, se déplace théoriquement sans contraintes sur de larges voies mais son parcours s'effectue d'ores et déjà au sein d'un espace rigoureusement rationalisé. En effet, la ville entière est pour Le Corbusier, une machine accueillante de véhicules à vitesse vingtuple à celle du piéton. Selon lui, l'homme idéal *régit son sentiment par la raison*[783]. Dans ce contexte-là, la marche est appelée à se transformer en une action raisonnable et contrôlée : *L'homme marche droit parce qu'il a un but : il sait où il va, il a décidé d'aller quelque part et il marche*[784]. À la veille de la Deuxième Guerre mondiale, la marche n'a pas encore trouvé sa place dans la ville *modernisée*. La pensée urbanistique corbuséenne embrasse en théorie le droit du piéton à circuler sans distraction ; or, les instructions, les signalisations, les terre-pleins et la condamnation de la rue traditionnelle, formeront un espace public *sans âme*[785]. Le classement rigoureux de chaque espace urbain conduira au classement de tous les aspects de la vie quotidienne et finalement, comme le souligne Peter Hall, à l'effacement de chaque aspect de singularité parmi les habitants[786]. Le Corbusier reproche à la ville *tracée par des ânes*, l'anachronisme : *Les capitales n'ont pas des artères, elles n'ont que des capillaires*[787]. Le piéton apparaîtra alors arraché à son environnement habituel et sera appelé à s'intégrer dans un espace gigantesque, fantasmagorique et aseptisé. Dans la même lignée, les propositions de Ludwig Hilberseimer en 1924, diviseront les trajets piétonniers en les mettant en hauteur sur des passages *assainis* et *calmes*. Hilberseimer confiera plus tard à propos de son travail : *Every natural thing was excluded [...] no tree or grassy area broke the monotony [...] a sterile landscape inhuman in every aspect*[788].

Vers la fin des années 20, l'accélération règne sur chaque mouvement humain dans la rue. Martin Wagner écrira à propos de l'aménagement d'Alexander Platz : *The function is determined by the new ordering of traffic and the*

[776] *Ibid.,* p. 124
[777] *Ibid.,* p. 124
[778] *Ibid.,* p. 125
[779] LE CORBUSIER, *La Charte d'Athènes*, Paris : Seuil, 1971 [1957]
[780] SABLET, M.D., *Des espaces urbains agréables à vivre : places, rues, squares et jardins*, Paris : Moniteur, 1991 et notamment p. 25
[781] LE CORBUSIER, *Urbanisme,* Paris : Flammarion, 1994 [1925]
[782] Idée que Le Corbusieur annonça dans sa proposition du *Plan Voisin* pour Paris en 1925
[783] LE CORBUSIER, *Urbanisme, op.cit.,* et notamment p. 6
[784] *Ibid.*
[785] Selon Le Corbusier : *L'architecture c'est la circulation*. Cf. VLASTOS, Th., *L'architecture du mouvement, op.cit.,* et notamment p. 118
[786] HALL, P., *Cities of tomorrow*, *op.cit.*
[787] LE CORBUSIER, *Urbanisme, op.cit.*
[788] POMMER, R., SPAETH, D., HARRINGTON, K., *In the shadow of Mies. Ludwig Hilberseimer architect, educator, planner*, New York : The Art Institute of Chicago, Rizzoli International Publications, 1988 et notamment p. 17

construction of underground railways […] the world city is permanently filled with traffic sluice […] squares are stopping points for consumption and floodgates for traffic flows[789]. Ainsi, même les éléments les plus emblématiques de la large famille des espaces publics, c'est-à-dire les places, connaîtront une transformation totale. Les modifications sont d'abord senties au niveau du sol mais elles concernent aussi l'architecture des espaces libres. Les façades blanches gigantesques, sans aucune intention de décor ou de sentimentalisme –représentées sur les croquis de Wagner – forment le paysage *réinventé* du piéton. Les termes *fonctionnel* ou *rationnel* sont de plus en plus utilisés et introduisent un nouveau système de valeurs pour l'espace urbain qui sera régi par une architecture *internationale*[790]. La marche s'effectue dans des rues qui ne sont plus formées par un alignement mais par des séries d'immeubles perpendiculaires à la chaussée. La standardisation des formes reflètera surtout la volonté de standardisation de la vie même, une ambition devenant une obsession pour les régimes totalitaires qui se multiplient après les années 20 ; réguler la vie et l'homme dépendra de la régulation de l'espace et l'inverse[791].

2.2.3 La ville à l'échelle du piéton : la reconnaissance de la marche dans la pensée urbaine

Quelques premières critiques sur le mouvement moderne, apparues déjà dans les années 20 et 30, défendaient l'importance du retour à l'échelle du piéton comme condition indispensable pour une vie urbaine plus humaine. Les travaux des sociologues de l'École de Chicago ont préparé le terrain pour lancer un débat sur les effets sociaux d'une motorisation excessive. Robert Ezra Park écrivait en 1925 : *Il est probable que l'outil le plus meurtrier et le plus démoralisateur soit l'automobile*[792] et Ernst Burgess était également très conscient du rôle primordial de la marche dans le resserrement du tissu social. Dans son célèbre schéma concentrique de croissance urbaine[793], Burgess désigne la marche comme le moyen de déplacement privilégié pour la première aire naturelle de son modèle, tandis que l'automobile est présenté comme étant le moyen principal de déplacement dans le périurbain. Pour les sociologues de Chicago, écrit Pierre Lannoy, la diffusion de l'automobile n'est guère un phénomène déterministe mais au contraire un *besoin* médiatisé, ce qui n'empêche pas les sociologues de s'inquiéter sur le pouvoir de la motorisation de bouleverser fondamentalement les relations sociales en diluant les rapports des individus dans l'espace et dans le temps[794].

Face à la phrase du Corbusier : *Nous avons tous les mêmes besoins*[795], Robert Ezra Park juxtapose l'approche dite écologique en mettant la pierre angulaire d'une critique majeure sur les réalisations du mouvement moderne : *La ville est quelque chose de plus d'une agglomération d'individus et d'équipements collectifs […] la ville est plutôt un état d'esprit, un ensemble de coutumes et de traditions*[796]. Ainsi dans une démarche plutôt sociologique les

[789] FRISBY, D., *Cityscapes of modernity. Critical explorations*, Cambridge : Polity, 2001 et notamment pp. 286-289
[790] *Ibid.*
[791] PINOL, J.-L., (dir.), *Histoire de l'Europe urbaine. De l'Ancien Régime à nos jours. Expansion et limite d'un modèle*, Paris : Seuil, 2003 et notamment pp. 160-164
[792] LANNOY, P., « L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940 », *Revue française de sociologie,* vol. 44, 2003, pp. 497-529
[793] LANNOY, P., « Famille et automobile dans les travaux de l'École de Chicago. Un chapitre oublié de la recherche sociologique sur la motorisation », *Networks and Communication Studies*, vol. 19, no. 3-4, 2005, pp. 141-155 et notamment p. 143
[794] *Ibid.*
[795] LE CORBUSIER, *L'art décoratif d'aujourd'hui*, Paris : Vincent, Fréal, 1959 et notamment pp. 72-76 cité dans CHOAY, F., *L'urbanisme. Utopies et réalités*, *op.cit.,* et notamment p. 236
[796] PARK, R.E., « La Ville. Propositions de recherche sur le comportement humain en milieu urbain », Dans Y. Grafmeyer et I. Joseph (dir.), *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris : Flammarion, 2004 et notamment p. 83

urbanistes de la fin des années 20, chercheront les qualités de proximité spatiale que la ville traditionnelle offrait. Le quartier (*neighborhood unit*) devient une unité structurante de toute planification capable de stimuler le contact humain et le brassage social et la référence à la marche ne pouvait pas manquer à la discussion. Le diagramme proposé par Clarence Perry se présente comme une réponse alternative à l'intrusion des axes routiers dans le tissu urbain ; il imaginera un plan introverti jouant le rôle d'une oasis de vie communautaire dans le chaos autoroutier. La ville que Perry propose se tisse autour d'un plan de masse *idéal* basé sur le principe de proximité où la marche est le principal moyen d'accès aux services et aux activités quotidiennes : *The radius of the neighborhood should be a maximum of quarter mile, thus precluding a walk or more than that distance for any elementary school child*[797]. Quant à Lewis Mumford, il rappelle que l'essence du quartier se trouve dans la genèse de la ville et que l'oubli de cette unité – par les urbanistes – risque de conduire à l'effilochement des relations domestiques : *It was easier to lose oneself in a city as whole than to find oneself in a neigborhood*[798]. La proximité spatiale et sociale est considérée comme une valeur-remède face aux problèmes de pauvreté et de délinquance et les distances accessibles à pied deviendront le pilier d'un modèle urbain qui se développera partout en Europe à cette époque. Raymond Unwin insistait sur l'importance de l'échelle locale déjà au début des années 20 :

> *Each area in which it is intended to develop a localised life must of course be provided with every facility for all the different branches of life that it is practicable to localise. There should be local work and occupation for as many as possible of the people living there; there should be local markets and shopping centers to provide for their daily needs; there should be educational and recreational facilities*[799].

Pour Raymond Unwin la circulation n'est pas l'élément structurant d'une ville : *The less area given over streets, the more chance one has of planning a nice town*[800]. Toutefois, en acceptant que les voies soient destinées au trafic, Unwin propose des ajustements aux carrefours pour assurer que le piéton ait de bonnes perspectives visuelles[801] : *Il ne faut pas qu'aussitôt sorti de la gare le piéton soit menacé de tous côtés par les dangers de la circulation […] il est certainement désirable que l'étranger puisse, dès la sortie, apercevoir les édifices du centre de la ville…* [802].

Or, Clarence Perry, affirmera que la marche est l'élément primordial du réarrangement des rues et du tissage d'un quartier cohérent et Lewis Mumford ajoute : *If the problem of urban transportation is ever to be solved, it will be on the basis of bringing a larger number of institutions and facilities within walking distance of the home*[803]. L'implantation des fonctions élémentaires du quartier comme l'école ou les aires de jeu doit s'effectuer en tenant en compte des capacités de déplacement du piéton (plus précisément un quart de mile pour l'aire de jeu local et un demi-mille pour l'école locale). Le problème de l'incompatibilité entre piétons et véhicules est ainsi résolu en faisant en sorte que ces deux opposants ne soient jamais obligés de se croiser, le réseau vertébral des mouvements pédestres autour du cœur de la vie communale, fortement protégé comme un coquillage par les axes du trafic, n'est pas en contact avec l'extérieur. Si le mouvement piétonnier se développe en pleine liberté à

---

[797] PERRY, C., « The neigborhood unit », In M. Larice and E. Macdoncald (eds.), *The Urban Design Reader,* New York : Routledge, 2007, pp. 54-65
[798] MUMFORD, L., « The neighborhood and the neighborhood unit », *The Town Planning Review*, vol. 24, no. 4, 1954, pp. 256-270 et notamment p. 259
[799] UNWIN, R., « Distribution », *Town Planning Institute: papers and discussions*, vol. 7, 1920-21, pp. 37-45 cité dans MUMFORD, L., « The neighborhood and the neighborhood unit », *The Town Planning Review*, vol. 24, no. 4, 1954, pp. 256-270 et notamment p. 261
[800] KOSTOF, S., *The city assembled: the elements of urban form through history*, *op.cit.,* et notamment p. 77
[801] UNWIN, R., *L'étude pratique des plans de villes : introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension,* (trad.) W. Mooser, Paris : L'Équerre, 1981 et notamment p. 241
[802] CHOAY, F., *L'urbanisme. Utopies et réalités. Une anthologie, op.cit.,* et notamment p. 293
[803] MUMFORD, L., « The neighborhood and the neighborhood unit », *op.cit.*

l'intérieur de ces anneaux calmes, il reste cependant sévèrement cloisonné : *Barriers to pedestrian mouvement such as rivers, mountains and railroads should be used as boundaries*[804]. Le modèle du *neigborhood unit* connaîtra plusieurs interprétations au fil des années mais sa nostalgie pour le rural conduit certains, parmi eux Joseph Isaac, à contester la viabilité de ces *îlots minuscules étroits* (tight little islands)[805] dans le contexte des besoins contemporains. Toutefois, il est vrai que cet engouement pour assurer aux habitants un cadre calme apparaît comme une réaction à la pression excessive du trafic du fait que les urbanistes lient la faible densité de la ville à un environnement favorable pour marcher. Le piéton est complètement détaché d'une grande partie des activités de la ville accessibles aux transports dits lourds. Une pléthore d'espaces publics comme les parcs, les enceintes (*precincts*), les espaces verts de récréation (*recreation green*) formeront un réseau complet de trottoirs interconnectés en contrepartie aux grandes artères de trafic[806]. L'organisation du tissu sur la base d'un canevas de ¼ de mille ou de ½ mille, montre la conviction des adeptes du *neighborhood unit* que les piétons ont tous les mêmes comportements quotidiens ainsi que les mêmes besoins[807].

Au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, deux questions tracassaient les planificateurs : comment reconstruire les noyaux historiques et comment assurer rapidement un hébergement pour les masses des populations affluant du périurbain. Le modèle des *New Towns*, apparu en Angleterre, n'avait rien de révolutionnaire. C'était une version plus *élaborée* des modèles de *neighborhood units* ou de *garden city* préconisant globalement des distances effectuées à pied entre le travail et l'habitat[808]. Toutefois, la nouveauté du modèle des *New Towns* résidait dans le fait qu'il proposait des itinéraires pédestres convergeant vers un noyau qui était le central commercial. L'idée de créer un noyau pédestre entouré d'espaces de stationnement et facilement accessible par les routes locales, s'est répandu au sein des cercles scientifiques qui s'étaient mis d'accord sur le fait que la protection des piétons était, de cette manière, un choix tout à fait légitime[809]. Or, l'exemple de Houten aux Pays-Bas, dans une petite ville de 45 000 habitants où les pistes cyclables et les chemins piétonniers étaient encerclés par des artères périphériques de circulation lourde, a montré qu'en réalité il n'y avait aucune intention de contrôler le trafic automobile[810]. L'objectif était simplement de créer des réseaux avec des vitesses semblables à l'intérieur de la ville. Le texte du programme de planification de Milton Keynes en 1967, présenté par le ministère de l'Habitat et le gouvernement local, parle par lui-même : *In practice the needs of cyclists as well as pedestrians, were taken into account by making the continuous system of redways wide enough to be shared by both*[811]. Ainsi, les *New Towns* se profileront en Angleterre comme des villes de faible densité, implantées dans la campagne anglaise et dépendantes – dès leur genèse – de la voiture. Quant aux préconisations plus innovantes et audacieuses des *New Towns*[812], comme celle de la régulation de la vitesse au sein de zones plus larges de commerce local, elles ne furent jamais appliquées.

---

[804] *West Virginia planning manual*, City Country Economy Developpement Agency, Charleston, West Virginia, 1960 cité dans ALLAIRE, J., Neighborhood boundaries, no. 141, Chicago, Illinois : American Society of Planning Officials, December 1960 (https://www.planning.org/pas/at60/report141.htm)
[805] La principale critique porte sur la stratification sociale que ces unités génèrent. Cf. *Ibid.,* et notamment p. 5
[806] SHAMBHARKAR, R.M., « The neigboorhood unit: concept as an urban space », *Architecture: time, space and people*, no 30, October 2008, pp. 30-34
[807] GALLION, A.B., EISNER, S., *The urban pattern: city planning and design*, Princeton, New Jersey : Van Nostrand, 1963
[808] EVANS, H., (eds.), *New towns. The british experience*, London : Charles Knight & Co, 1972
[809] OSBORN, F.J., « New towns in Britain », *Journal of the American Institute of Planners*, vol. 13, no. 1, 1947, pp. 4-10
[810] FLEURY, D., BONANOMI, L., *A city for pedestrians: policy-making and implementation. Final report*, Brussels : European Commission, Directorate-General for Research, 2002 et notamment p. 152
[811] MILTON KEYNES DEVELOPMENT CORPORATION, *The plan for Milton Keynes*, Milton Keynes : MKDC, 1970
[812] EDWARDS, M., « City design: what went wrong at Milton Keynes? », *Journal of Urban Design*, vol. 6, no. 1, 2001, pp. 73-82

Les noyaux urbains dévastés après la Deuxième Guerre mondiale ont représenté un champ idéal pour l'expérimentation des planificateurs. Le Corbusier en personne annonçait en 1942 : *Les choses qui relevaient de l'utopie sont maintenant présentes : la royauté du piéton*[813]. En 1951, le XVIII[e] CIAM qui s'est déroulé à Hoddesdon au Royaume-Uni sous le titre *The Heart of the City*, révélait l'intérêt renouvelé des urbanistes pour les centres historiques d'Europe. Les textes présentés dans ce CIAM parlaient du *noyau réinventé.* Toutefois, malgré son écart de vingt ans par rapport au CIAM qui s'est tenu à Athènes, celui d'Hoddeson a adopté, lui aussi, les grandes lignes de la doctrine de la séparation des mouvements : *The plans for the community Cores should be a clear expression of this separation and automobiles*[814]. Il faudra attendre les années 50, à l'occasion du IX[e] CIAM en 1953, pour qu'une génération de jeunes architectes conteste l'universalité des *consignes* corbuséennes et demande un retour aux valeurs humaines des espaces urbains. Il s'agissait d'un effort d'approfondir les notions de voisinage – spatial mais surtout social – tout en se distançant de l'héritage théorique des *New Towns*. Dominique Rouillard soulignait : *La marche à pied n'est plus l'échelle de mesure de la division de la ville en quartiers […] elle appartient à la méthode de projétation*[815]. Toutefois, Christopher Alexander remarque que les principes du X[e] CIAM de 1956 n'allaient pas encore aborder le thème de l'espace public même s'il se trouvait en réalité au cœur de chaque question sur la ville : *Yet it is the space not the buildings which forms the city*[816]. Les ingénieurs et les planificateurs des années 50 pensaient ainsi la voie publique toujours comme un axe fonctionnel faisant partie d'un réseau hiérarchisé et les espaces voués à la circulation piétonne résultaient d'une logique de division rationnelle des surfaces basée sur des calculs. Dans un article de François Parfait présenté dans la *Revue Urbanisme* en 1951 sous le titre *Caractéristiques des voies urbaines*, le trottoir est défini par la hiérarchisation parfaite des réseaux d'assainissement. Dans un deuxième article en 1955, *Principes d'organisation de la voirie de desserte*, l'ingénieur notait : *Dans les plans masses traditionnels les chemins piétons ne sont représentés que par des trottoirs latéraux qui ont un aspect peu esthétique […] il faut prévoir des chemins piétons indépendants de la chaussée reliant les parkings aux logements et ainsi séparer complètement piétons et automobiles*[817].

Dans une série de chroniques publiées dans le *New Yorker* dans les années 50, l'historien Lewis Mumford va se montrer extrêmement critique sur l'esprit de l'époque favorisant l'extension infinie du réseau viaire : *Comme les remèdes des tailleurs pour l'obésité qui consiste à ouvrir les coutures de pantalons et desserrer les ceintures, cela n'affecte en rien l'appétit vorace*[818]. Mumford reste réticent face à l'efficacité de l'automobile surtout dans les centres urbains : *the fastest way to move a hundred thousand people within a limited urban area, say a half mile radius is on foot : the slowest way of moving them would be to put them all into motor cars*[819].

Toutefois, parallèlement à ces intentions de remettre en question la souveraineté de l'automobile, les ingénieurs en transports continuaient à promouvoir l'extension des réseaux routiers. Les vastes surfaces libérées après les destructions de la guerre et la soif du progrès, ont conduit les gouvernements à se lancer dans des programmes ambitieux de reconstruction. Les planificateurs trouvaient dans la conjoncture historique une grande opportunité

[813] LE CORBUSIER, *L'urbanisme des trois établissements humains,* Paris : Minuit, 1959 cité dans BARTHÉLEMY, J., « L'aménagement des espaces collectifs urbains en milieu ancien », *Monumentum*, vol. 18-19, 1979
[814] GRUEN, V., *The heart of our cities: the urban crisis, diagnosis and cure*, *op.cit.,* et notamment p. 11
[815] ROUILLARD, D., *Superarchitecture. Le futur de l'architecture 1950-1970*, Paris : La Vilette, 2004
[816] ALEXANDER, Ch., *The heart of the city. The necessary binding force that creates the core of every city*, Berkeley, California : Center for Environmental Structure, 2006
[817] MALVERTI, X., « La conception de la voirie : enjeu de modernité », Dans C. Ghorra-Gobin (dir.), *Penser la ville de demain : qu'est-ce qui institue la ville ?*, Paris : L'Harmattan, 1994, pp. 75-82
[818] MUMFORD, L., *Le piéton de New York*, (trad.) G. Loudière, M. Perret et R. Tricoire, Paris : Le Linteau, 2001
[819] MUMFORD, L., *The city in history. Its origins, its transformations, and its prospects*, *op.cit.,* et notamment p. 506

pour redessiner les villes sur le principe d'optimisation des vitesses. Ainsi, au début des années 50, nombreux furent les trottoirs sacrifiés au profit de la diffusion du bitume.[820] La reconstruction allait ainsi parfaitement de pair avec le *motor age* qui arrivait à grands pas. L'explosion du trafic et la prospérité générale de la société, ont conduit les autorités locales à vite oublier leurs promesses sur une vie urbaine calme. D'ailleurs, seule la voiture fait preuve de réussite[821]. Très vite, les voies se sont encombrées de nouveau et le stationnement sur les deux côtés de la rue fut inévitable. Les feux rouges, système qui s'est répandu après la guerre, suivront aussi la *logique* de l'automobile : les passages pour piétons étaient perçus comme des interruptions, voire des sources de retard et considérés par des *lobbys* de l'industrie automobile, comme des zones à fort risque d'accident entre piéton et véhicule. L'idée qui régnait reposait sur le fait que l'appétit vorace de la voiture n'allait pouvoir être satisfait que grâce à de lourdes interventions. Les passages souterrains, les passerelles et les ponts étaient des mesures pour faciliter la marche, mais elles n'étaient guère capables d'inverser la réalité : un piéton expulsé de la rue, dirigé de sorte à ce qu'il évite les traversées improvisées sur la chaussée. Malgré leur prolifération, les passages souterrains n'ont pas eu les résultats escomptés et ils ont été rapidement associés à la délinquance[822]. La pensée *lane by lane* a banni le piéton d'une grande partie de la voie publique, même sur le trottoir il doit apprendre à naviguer astucieusement entre le mobilier et les panneaux de signalisation, tandis que sur la chaussée la voiture profite d'une vitesse *normale* de cinquante kilomètres à l'heure. C'est ainsi qu'un piéton n'est attendu d'être sur la chaussée qu'exceptionnellement. Il ne semble y avoir aucune réelle préoccupation pour l'espace public, dont l'esthétique est uniquement assurée par les façades, la décoration et la forme des bâtiments qui l'entourent. Or, l'architecture voit aussi son vocabulaire se restreindre considérablement ; les façades perdent leurs décorations minutieuses et tout arrangement à petite échelle semble être superflu : *No small alleys…compact city was given up*[823].

Entre-temps, la planification urbaine et régionale se transforme en une véritable préoccupation au sein des pouvoirs publics. Les lignes directrices présentées en Angleterre par Alker Tripp – un fonctionnaire de police chargé de la circulation – au sujet de la construction de rocades, ont promu l'idée d'une séparation totale entre les modes de transport ; dans la plupart des cas, les rocades intérieures se situaient à un jet de pierre des noyaux urbains[824]. La volonté des aménageurs était d'assurer un accès rapide aux centres économiques et commerciaux des villes. Quant aux effets sociaux, ils étaient très peu pris en considération à l'époque du *urban renewal*, malgré les inquiétudes exprimées par Patrick Abercombie en 1943 sur les *effets de rupture* engendrés par les autoroutes. Créer de vastes espaces verts, dans le sens des *New Towns*, semblait être la seule solution pour protéger l'habitat des zones *nécessaires* mais polluantes des *motorways*. La sécurité du piéton surgit très vite en tant qu'une contrainte conduisant à un contrôle plus strict de la voiture. Certaines idées ambitieuses préconisaient des zones piétonnes commerciales, des arcades ou même des péages dans le centre-ville, afin d'offrir aux piétons un environnement plus accueillant. Il était de plus en plus clair qu'une planification mieux étudiée du foncier devait être liée au tracement de réseaux, même si les ingénieurs en transports se mettaient difficilement d'accord avec les urbanistes et les architectes qui flirtaient avec l'idée d'un contrôle strict du trafic[825].

[820] FLEURY, D., BONANOMI, L., *A city for pedestrians: policy-making and implementation. Final report, op.cit.,* p. 150
[821] *Ibid.,* et notamment pp. 155-160
[822] *Ibid.,* p.151
[823] *Ibid.,* p. 151 et p. 152
[824] Patrick Aberkombie a proposé des rocades dans ses plans urbains pour la ville de Sheffield en 1924 et pour les villes de Bristol et Bath en 1930. Cf. HASS-KLAU, C., *The pedestrian and city traffic*, London : Belhaven Press, 1990 et notamment p. 143 et p. 147
[825] HASS-KLAU, C., *The pedestrian and city traffic, op.cit.,* et notamment pp. 148-150

L'idée du *traffic calming* fut lancée en 1940 par Alker Tripp qui soutenait que la vitesse maximale des véhicules ne devait se dérouler que sur un réseau spécifiquement déterminé et, qu'au contraire, sur les rues à disposition de la communauté locale, la vitesse devait être considérablement limitée au profit des autres usagers de la rue. La proposition d'Alker Tripp fut en effet révolutionnaire dans le contexte de l'époque : ce n'est pas aux rues à s'adapter à la voiture mais à la voiture à s'adapter aux rues existantes. Les planificateurs ont commencé à discuter plus concrètement – même avec une relative confusion – autour des enceintes pour piétons (*pedestrian precincts*) qui étaient des noyaux urbains uniquement réservés aux piétons. Un système de rocades gigantesques détournant le trafic loin des centres urbains, fut souvent proposé comme mesure de *protection* idéale de ces enceintes où l'habitat pourrait être *libre de bruit, de poussière, de danger*[826]. La séparation des voies est apparue, d'après les idées de Tripp, comme une nécessité. Ce dernier s'est appuyé sur l'exemple d'*Oxford Street* pour convaincre ses collègues qu'une voie utilisée intensivement à la fois comme axe commercial et de transit, était propice aux congestions et aux accidents. Or, la hiérarchisation rigide des voies ne pouvait pas être facilement réalisée dans les noyaux existants. En effet, les rocades intérieures avaient besoin d'être détachées du sol, ce qui allait obliger les bâtiments à leur tourner le *dos* pour se protéger des nuisances et de la pollution ; mais le cloisonnement de l'espace se présentait comme un choix inévitable. Le mouvement du piéton ne se compartimente pas seulement sur la voie mais dans l'ensemble de la ville qui se divise en espaces très accueillants pour la marche et en d'autres qui ne sont jamais traversés à pied[827].

2.2.4 La marche encapsulée dans la ville automobile : le rapport Buchanan

La création de voies aériennes devient une politique officielle. En 1960, le ministre anglais des Transports désignera Sir Colin Buchanan – architecte et ingénieur – pour préparer une étude sur les potentialités du développement motorisé et les effets que celui-ci pourrait avoir sur le paysage urbain des villes britanniques. Le thème du trafic préoccupait depuis longtemps les autorités, mais c'est surtout après la guerre que ces dernières ont compris que le manque d'efficacité des transports était une entrave à la productivité économique du pays[828]. Les élus locaux craignaient perdre des votes face à ce climat généralisé de mécontentement. Le rapport Buchanan, publié en 1963, est devenu un document de référence pour l'aménagement nord-européen. Il prend pour acquis la croissance de la motorisation en annonçant, déjà dans son prologue, que les villes ont besoin d'axes routiers dans leurs centres : *We urgently need motorways through the cities not only between them*[829]. Toutefois, les auteurs du rapport se demandaient comment assurer *l'avantage incontournable d'aller de porte à porte avec la voiture et une qualité de l'espace urbain*. Parmi une série de mesures, ils considéraient que la marche pouvait être *un guide très utile* pour l'organisation du plan urbain. Le texte confirmera ainsi l'impasse de l'époque du *Motor Age* : être dépendant et menacé par la même invention : *We are nourishing a monster of great potential destructiveness and yet we love him dearly*[830]. Dans l'exemple du *Central London Block*, le rapport proposait la superposition du mouvement pédestre à celui des véhicules soulignant que ces deux niveaux devaient être en communication directe entre eux[831]. La ville, toujours selon le rapport Buchanan, est tissée à partir de *zones environnementales* et d'un réseau autonome de routes de transit. La forme du plan reflétait bien l'esprit de l'époque : l'efficacité est

[826] FORSHAW, J.H, ABERCROMBIE, P., *County of London plan*, London : Macmillan and Co., 1943, cité dans HASS-KLAU, C., *The pedestrian and city traffic*, *op.cit.,* et notamment p. 51
[827] PINOL, J.-L. (dir.), *Histoire de l'Europe urbaine. De l'Ancien Régime à nos jours. Expansion et limite d'un modèle*, *op.cit.,* et notamment p. 236
[828] BUCHANAN, C., *Traffic in towns*, London : HMSO, 1963
[829] *Ibid.,* et notamment p. 12
[830] *Ibid.,* et notamment p. 57
[831] *Ibid.,* et notamment p. 171

liée tout d'abord à la lisibilité du plan. Le tissu cellulaire tentant d'imiter l'ambiance du village avait comme ambition de recréer la vie communale[832]. Le rassemblement des idées, déjà connues, dans un texte officiel d'une telle envergure leur ont octroyé un succès énorme. Toutefois, en introduisant le concept du *marketing environnemental* le rapport a placé la planification sur une nouvelle base : celle de penser les qualités de l'espace libre parallèlement à la planification des réseaux de transports.

La protection du piéton est conçue au sein des zones spécialement aménagées. Les *precincts* sont bordés d'axes routiers et sont desservis par des rues locales (*local roads*). Le bannissement de la circulation des véhicules dans des rues commerciales est aussi une alternative aux aménagements couteux des *precincts*. La première mention de *piétonnisation* est déjà apparue dans les années 20 et concerne l'idée d'interdire aux voitures les voies commerciales pendant quelques heures de la journée spécialement dans les centres villes[833]. En 1934, le Ville de Manchester annonçait que des voies non hiérarchisées pouvaient se transformer en *aires de jeu* (*play streets*)[834]. La solution des *play streets* a très vite fourni des résultats satisfaisants et les accidents mortels d'enfants dans les rues ont considérablement diminué. À la même époque, les municipalités ont commencé à mettre en place des programmes d'éducation routière dans les écoles. Toutefois, l'idée des *plays streets* était considérée comme une solution provisoire afin de récompenser le manque en espaces libres, mais elle n'arrivait pas à convaincre les responsables sur le besoin de contrôler le trafic. Pendant les années 40, nombreux furent les plans qui proposaient des *rues piétonnes* en Angleterre (Exeter, Oxford, Coventry) ; l'idée des *centres piétons commerciaux* s'est largement développée aux Pays-Bas après l'inauguration de la rue piétonne de *Linjnbaan* en 1953. Or, la réalisation de zones piétonnes a souvent fait l'objet de conflits et de longues négociations entre les autorités et les locaux. De plus, il n'existait pas vraiment un savoir-faire et les aménageurs essayaient de nourrir leur vocabulaire par des réalisations faites dans d'autres pays[835]. Les piétonnisations à *Stevenage* en 1950 ou à *Coventry* en Angleterre, sont devenues des lieux célèbres attirant des visiteurs de tout le pays[836].

Au début des années 60 la conception des espaces voués au piéton fut influencée par des propositions de Victor Gruen, considéré comme le père de l'urbanisme sur dalle, qui faisait remarquer en 1964 : *Pedestrianism will be the transport mode of the futur and not only in the repatterned heart of our cities*[837]. L'architecte américain met le mouvement piétonnier au cœur de la problématique de l'aménagement urbain. Toutefois, il a proposé un modèle qui fut considéré paradoxal au cours des années suivantes. Gruen avait essayé de ré-offrir au piéton l'ambiance perdue de la ville traditionnelle en créant de gigantesques *Pedestrian Malls* tout en assurant aux véhicules le maximum d'accessibilité et un vaste espace de stationnement. L'architecte avait étudié dans le détail le comportement du piéton et il fut le premier à poser des questions relatives aux *sens du consommateur*, en reconnaissant l'équilibre délicat entre la stimulation du regard et la détente du passant. Gruen s'est particulièrement intéressé aux multiples types de la marche. Pour lui, *déambuler, ambler, s'arrêter pour regarder* (*strolling, ambling, stopping to watch*) sont des comportements primordiaux pour l'animation des centres commerciaux qu'il propose[838]. Lors de l'évolution de son travail, dans les années 60, Gruen s'engagera plus clairement dans

[832] TAYLOR, N., *Urban planning theory since 1945*, London : Sage, 1998 et notamment pp. 31-34
[833] ADSHEAD, S.D., *A new England,* London : F. Muller Ltd, 1941 et notamment p. 131 cité dans HASS-KLAU, C., *The pedestrian and city traffic, op.cit.,* et notamment p. 154
[834] HASS-KLAU, C., *The pedestrian and city traffic*, *op.cit.,* p. 156
[835] Cf. les exemples de piétonnisations faites à Stevenage, à Corby, à Harlow et à Crawley entre les années 50 et 60
[836] HASS-KLAU, C., *The pedestrian and city traffic*, *op.cit.,* et notamment pp. 156-158
[837] GRUEN, V., *Centers for the urban environment: survival of the cities,* New York : Van Norstraand-Reinhold Company, 1973
[838] CSABA, F.F., ASKEGAARD, S., « Malls and the orchestration of the shopping experience in a historical perspective », *Advances in consumer research*, vol. 26, 1999, pp. 34-40

l'idée de la séparation complète entre piétons et véhicules. Dans son projet pour *Barbican Developement* il notait : *Pedestrian and automobile traffic are strictly separated, the pedestrian being moved to a podium level which is about 20 feet above the ground level and all mechanized traffic […] being located below this platform*[839]. L'élévation du mouvement pédestre à un niveau plus haut que celui du sol allait permettre, d'après Gruen, la création *d'une aire piétonne richement aménagée*. Au fil des années, dans plusieurs projets, les *plateformes* surélevées prendront des dimensions gigantesques pour devenir des deuxièmes villes entièrement piétonnes comme dans l'exemple du projet à Houston où la dalle couvre une zone gigantesque de 40 000 places de stationnement[840]. Surtout aux États-Unis, le modèle de *Pedestrian Mall*, deviendra un concept très répandu dans la pensée urbanistique[841]. Des lieux soignés et climatisés, offrent dans un paysage attractif en ne mettant pas en cause l'hégémonie de l'automobile. En Europe aussi, malgré une certaine sensibilité de la part des urbanistes essayant de penser intégralement les mouvements pédestres en relation avec les usages du sol, aucun réel changement n'eut lieu pour enrayer l'expansion routière à l'échelle nationale. En France, les concepts de Victor Gruen donneront un souffle à la propagation de l'urbanisme sur dalle qui tentera de résoudre définitivement le problème éternel des conflits entre piétons et véhicules. Les accomplissements de l'époque n'étaient finalement pas si éloignés des propositions futuristes de Hugh Ferries ou de Norman Bell Geddes dans les années 30[842]. Michel de Sablet disait à propos de cette période que *c'est le règne de l'aménagement simulacre*[843]. Les réalisations en matière d'urbanisme sur dalle en France entre 1960 et 1975, furent néanmoins critiquées. En effet, les espaces pensés à la base pour accueillir le piéton se sont transformés en de vastes déserts, et les quelques essais timides pour embellir les chemins piétonniers sur dalle n'ont pas attiré les piétons qui habitaient dans les tours avoisinantes. La tentative de satisfaire la marche en lui offrant un environnement *taillé sur mesure* n'a pas réussi. Une critique majeure contre ce type d'urbanisme est apparue déjà en 1950, et s'attaquait d'abord, à la qualité du design des espaces libres sur dalle et, deuxièmement, à la focalisation presque obsédée sur l'aspect physique de l'espace public. L'esthétique indifférente qui ne révèle aucune trace historique des villes nouvelles construites dans la périphérie, voile des lacunes plus profondes. Des études menées à la même époque par des sociologues, ont montré qu'en effet, malgré l'amélioration nette de l'environnement physique au niveau des *standards*, les habitants n'étaient pas plus heureux. Ces résultats ont suscité une commotion au sein des cercles de professionnels qui avaient dépensé tant d'argent et d'énergie pour classer, mesurer, évaluer les conditions des bâtiments et préconiser ces standards nécessaires[844] ; la vie à l'extérieur ne s'épanouit pas là où on la veut. Très peu de recherches sociales ont précédé les *bluebrints* des ingénieurs célèbres. La prévision de nombreux commerces de proximité, d'écoles et de facilités sportives n'a pas réussi à compenser le sentiment de déracinement social ressentit par les habitants des nouveaux quartiers. Les planificateurs se sont sentis trompés par la promesse qu'un aménagement physique idéal était capable de définir des relations sociales, qui, en réalité, ne semblaient pas pouvoir s'épanouir dans les limites ordonnées du *neigborhood units*[845].

2.2.5 Critiques de la dalle : du zonage à la ville mixte

[839] GRUEN, V., *Centers for the urban environment: survival of the cities, op.cit.*
[840] *Ibid.*
[841] RUBENSTEIN, H.M., *Pedestrian malls, streetscapes, and urban spaces,* New York : Wiley, 1992
[842] LEFEBVRE-PICON, V., « Les origines de l'architecture sur dalle », Dans G. Monnier et R. Klein (dir.), *Les années ZUP : architecture de la croissance 1960-1973,* Paris : A. & J. Picard, 2002
[843] SABLET, M.D., *Des espaces urbains agréables à vivre : places, rues, squares et jardins*, *op.cit.*
[844] *Ibid.*
[845] TAYLOR, N., *Urban planning theory since 1945, op.cit.*, et notamment pp. 39-42

À la même époque où le rapport Buchanan est publié en Angleterre, de l'autre côté de d'Atlantique, le journaliste Jane Jacobs fait une critique acerbe sur l'urbanisme du zonage. Selon Jacobs, les efforts des planificateurs pour sécuriser et satisfaire le piéton, se basent sur une lecture complètement erronée des besoins de celui-ci et conduisent à l'aplanissement du rôle des espaces publics. En effet, le fait de créer de grandes surfaces pour marcher ne peut assurer une vie animée dans la rue (*street life*), ce qui est pour Jacobs, la clé de la réussite des espaces publics urbains. Jacobs insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas uniquement d'inventer une *ville piétonne* mais de reconquérir la notion même de la ville. L'application *aveugle* du modèle de la hiérarchisation des flux, éloigne l'aménageur du véritable objectif de comprendre la relation vertueuse entre *urbanité*, *rue et marche à pied*. En montrant l'exemple du quartier d'*East End*, Jacobs signale que les passerelles (*skywalks*) aériennes facilitent la marche entre les tours des bureaux mais qu'elles n'assurent aucune vie piétonne sur le sol naturel. Toutefois, le concept de passerelles – célèbre aux États-Unis[846] – se répand en Europe dans les années 60 et 70, surtout dans des villes nouvelles comme à Louvain-la-Neuve en Belgique. Conçues au départ pour permettre un mouvement dégagé des piétons, les passerelles aériennes finissent par devenir des espaces plutôt *froids* et mal appropriés. Jacobs s'interrogeait sur les éléments des espaces publics en partant d'une base diamétralement opposée à celle des ingénieurs : *Des trottoirs de trente ou trente-cinq mètres de large seraient insuffisants pour accueillir à la fois les activités des enfants, les arbres nécessaires, la circulation des piétons et la vie publique des adultes.* Jacobs était convaincu que la vie à l'extérieur ne pouvait être planifiée *a priori : promenades that go from no place to nowhere and have no promenaders*[847]. D'après des observations faites à New York et dans d'autres villes américaines, Jacobs soutenait que dans chaque ambiance réussie dans une rue, on trouve un principe universel (*ubiquitous principle*) : celle de la diversité et de la densité de l'activité piétonne. À cet égard, les trottoirs et les rues d'une ville sont des *organes vitaux* qui fournissent un bon état de santé à l'organisme de toute la ville. Jacobs s'interrogera aussi sur la sécurité des espaces publics sous un regard tout neuf : il existe selon elle un effet de vases communicants entre la fréquentation des rues et le sentiment de sécurité que ces rues procurent aux usagers. Et d'ajouter que le sentiment de sécurité n'est guère une question de surveillance policière mais il s'alimente des pratiques mêmes de l'espace, des habitudes propres des passants et de la vie continue pendant toute la journée. Jacobs, partant des observations faites sur le terrain, finit par mettre en relation l'ambiance animée de certaines rues avec la forme de la trame viaire et les fonctions du rez-de-chaussée. C'est la petite échelle du bâti et sa diversité morphologique qui alimentent la pluralité des usages dans le non bâti. La variété des magasins, les points d'intérêt que les habitants trouvent dans les rez-de-chaussée, créent une multiplication et une diversification de trajectoires piétonnes. En développant ce raisonnement, Jacobs ajoutait : *Frequent streets are not an end in themselves, are a means towards an end*[848]. Pour elle, la voiture est loin d'être l'objet diabolique menaçant la viabilité des villes, au contraire, le vrai problème réside dans la difficulté pour les aménageurs de proposer une coexistence réussie entre les différents modes de transport dans l'ensemble de la ville. Un trottoir large et vide n'attirera pas forcément la marche qui a davantage besoin d'*ancrages* et d'*événements* que de vastes surfaces, et pour Jacobs ces ancrages sont le fait tant de la vie dans les rez-de-chaussée que de la circulation sur la voie : *People are attracted to the sides, I think, because that is where it is most interesting. Seeing windows, seeing buildings, seeing each other*[849]. Jacobs développera ainsi une idée audacieuse pour le contexte des années 60 : le piéton et la voiture ont en effet besoin l'un l'autre. Au-delà de la diversité des usages des rez-de-chaussée, la pluralité des flux de déplacements assure aussi une fréquentation piétonnière nécessaire au bon

[846] ROBERTSON, K.A., « Pedestrianization strategies for downtown planners. Skywalks versus pedestrian malls », *Journal of the American Planning Association*, vol. 59, no. 3, 1993, pp. 361-370
[847] JACOBS, J., *The death and life of great american cities*, *op.cit.,* et notamment p. 6
[848] *Ibid.,* p. 186
[849] *Ibid.,* p. 453

fonctionnement des espaces publics : *Different paths should not be channelled to meet only at a great distance from front doors but they must be more continuously diffused*[850].

Quelques années après les constats de Jacobs, Christopher Alexander critiquait aussi avec virulence l'urbanisme des années 50 d'avoir aseptisé la vie dans les rues. Dans son article publié dans la revue *Design* en 1966[851] il met en question non seulement les résultats de la pratique urbanistique des années 50 mais tout l'état d'esprit qui y a régné. Alexander soutient que dans la plupart des cas, l'espace bâti et l'espace ouvert sont pensés séparément, les urbanistes approchent la ville comme un système d'éléments distincts. Or, Alexander compare les relations sociales dans la ville à une forme de semi-treillis (*semi-lattices*), il refuse de penser les fonctions urbaines et la circulation d'après un raisonnement du type *arbre* où chaque fonction a sa propre trajectoire (comme les branches d'un arbre), avec un point d'origine et une destination distincts des autres fonctions de la ville. La hiérarchisation des flux et le zonage ont été, selon lui, le résultat de cette logique ; or, il se demande : *Imagine yourself coming out of a Fifth Avenue store; you have been shopping all afternoon; your arms are full of parcels; you need a drink; your wife is limping; thank God for taxis*[852]. Avec cet exemple, Alexander met en exergue – et à cet égard il sera prophétique – que la marche n'est pas performante toute seule mais qu'elle a besoin d'une gamme de *partenaires* : d'autres modes de transport et d'autres pratiques urbaines.

Suite aux travaux de Jacobs et Alexander, d'autres suivront la même lignée d'argumentation[853]. David Lewis mentionnera la contradiction flagrante du modèle des centres commerciaux qui, en offrant un environnement *confortable* pour le piéton, sont dépourvus d'une ambiance intégrée dans la vie de la ville. Des architectes, comme Theo Crosby, commencent à contester le pouvoir de l'architecture en reconnaissant que très souvent des lieux anonymes et non dessinés possèdent une parfaite échelle humaine si nécessaire pour la marche à pied (*splendid human scale*)[854]. Les urbanistes commencent, au-delà d'une simple négation des choix morphologiques du mouvement moderne, à s'interroger sur les implications sociales que l'obsession pour la forme urbaine suscite[855]. Les années 60 furent témoins d'un passage très tumultueux entre deux mondes et deux manières de penser la ville. La même décennie où les projets de la Défense et des Halles sont louables en France, un véritable scepticisme apparaît à l'égard de la souveraineté de la voiture dans le centre-ville et des usages des espaces publics. Les urbanistes tournent leur regard vers les centres historiques où ils espèrent trouver des éléments nécessaires pour actualiser leur vocabulaire, l'enclos spatial (*enclosure*) et l'exploration des qualités sociales des rues et des places historiques, ainsi qu'une approche sensible du design, réapparaissent[856] comme des principes nouveaux au sein des projets. Leur discours s'enrichit avec des termes de *mixité* d'usages, de *petite* échelle, du *quotidien*.

La réputation de la Charte d'Athènes commence à s'estomper. Certains accusent les conclusions de la Charte comme ayant simplifié les pratiques individuelles et les manières d'habiter[857]. Une de ces voix, I. Despotopoulos[858], souligne que l'analyse de la ville en quatre fonctions fut irrévérencieuse. Selon lui, la Charte a promu une méthodologie d'analyse de l'espace purement technocratique qui approche la ville comme une simple addition des fonctions équivalentes et c'est là où se trouve son *talon d'Achilles*. Selon Despotopoulos, dans une *société*

[850] *Ibid.,* p. 454
[851] ALEXANDER, Ch., « A city is not a tree », *Architectural forum*, vol. 122, no. 1-2, 1965, pp. 58-62
[852] *Ibid.,* p. 60
[853] JACKSON, J.B., « Vernacular space », *Texas Architect*, vol. 35, no. 2, March-April, 1985, pp. 58-61
[854] LEWIS, D., « Introduction », In D. Lewis (eds.), *The pedestrian in the city*, London : Elek Books, et notamment p. 8
[855] ELLIN, N., *Postmodern urbanism*, Cambridge, Massachusetts : Blackwell, 1996
[856] KRIER, R., *Urban space*, London : Academy Editions, 1979
[857] CUPERS, K., *Use matters: an alternative history of architecture*, London, New York : Routledge, 2013 et notamment p. 142
[858] Pionnier de l'architecture moderne grecque et diplômé de l'école de Bauhaus de Veimar

urbaine la fonction de la circulation n'a pas le même *poids spécifique* que celle de l'habitat, et il propose une grille d'analyse des fonctions urbaines qui diffère radicalement des principes corbuséens. À *l'individu*, il oppose le *collectif*, et à la *fonction urbaine*, le concept de la *relation des fonctions*. Pour Despotopoulos l'habitat, en tant que besoin individuel, doit laisser la place à la *cohabitation* et à la vie collective. L'architecte conclue qu'il existe une *idéologie de physionomie* propre à chaque ville qui s'exprime dans sa forme, sa fonction et son image, créées par les caractéristiques des usagers et les expressions culturelles de la réalité sociale dominante[859].

Parallèlement à ces critiques théoriques, il ne manque pas en propositions concrètes sur de nouvelles formes spatiales qui pourraient remplacer les *échecs* du mouvement moderne. La détérioration de la vie dans les rues est le résultat, dira Léon Krier, de la fragmentation et du desserrement du bâti et par conséquent de la vie sociale qui s'y déroule[860]. Krier proposera la création de plans urbains fondés sur des *unités de vie sociale* qui seront toutes réunies au sein d'itinéraires pédestres de quatre à dix minutes. Le besoin de redéfinition de la rue[861] et l'urgence de la recherche d'une identité propre des lieux afin de répondre à la menace d'un *style international*[862], sont aussi évoqués à la même époque. Toutefois, en 1984, le fameux ouvrage *Collage City*, démontrera que la quête d'une solution idéale pour la planification des villes est vaine. Les villes, disent Colin Rowe et Fred Koetter, sont des collages de caractères, de paysages, de formes et de pratiques conflictuelles qui se chevauchent[863]. Toute la période entre 1960 et 1980 fut ainsi marquée par une étape de recherches fertiles déstructurant et démythifiant le modèle de la ville moderne, pensé comme étant infaillible. Le plus grand apport de la période post-moderne en urbanisme fut alors le tournant pris par les théories et les pratiques s'orientant vers les qualités des centres anciens mais surtout vers les valeurs urbaines liées à l'échelle humaine. Pour les post-modernes, la ville préindustrielle fut une source d'inspiration et le regain d'intérêt pour les besoins du piéton fut une étape nécessaire pour redéfinir l'habitat, la rue, le boulevard et la ville historique. Pour les post-modernes, la ville doit être de nouveau arpentée à pied pour qu'elle puisse redevenir un *texte*, c'est-à-dire une source de significations pour ses habitants[864]. Il est plus que certain que dans un tel contexte de méfiance face aux acquis des modernes et à l'effervescence théorique, les espaces publics deviendront vite un terrain propice à l'expérimentation.

2.3 La voie piétonne, fétiche des aménageurs

L'exemple le plus marquant de cette expérimentation fut la voie piétonne. Le concept est né en parallèle à une pensée de retour à la rue qui est apparue dans les années 1960 et qui trouve ses fondements dans la réflexion sociologique et urbanistique d'après-Guerre. La *rue du passé* fascine les urbanistes qui cherchent à réinventer une urbanité perdue. Les rues des centres villes sont ré-explorées comme des espaces physiques exemplaires qui favorisent le contact entre les citoyens et sont considérées comme la cellule de base de l'organisation du tissu social[865].

Un nouveau contexte culturel apparu en 1968 changera les équilibres politiques dans les pays d'Europe du Nord. En Allemagne, le gouvernement social-démocrate avait commencé à être un adepte de l'idée de rendre plus

[859] ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « Η Χάρτα της Αθήνας και το ιστορικό της πλαίσιο », *greekarchitects*, 4 Ιανουαρίου 2011
[860] PEPONIS, J., « Space culture and urban design in late modernism and after », *Ekistics,* vol. 56, no. 334-335, 1989, pp. 93-108
[861] KAHN, G., *L'esthétique de la rue*, *op.cit.*
[862] FRAMPTON, K., « Towards a critical regionalism: six points for an architecture of resistance », In H. Foster (eds.), *Postmodern Culture*, London : Pluto Press, 1983, pp.16-30
[863] ROWE, C., KOETTER, F., *Collage City*, Cambridge, Massachusetts : MIT Press, 1978
[864] ELLIN, N., *Postmodern urbanism*, *op.cit.,* et notamment p. 24
[865] CHARMES, E., « Le retour à la rue comme support de la gentrification », *Espaces et sociétés*, no. 122, 4/2005, pp. 115-135

vivables les centres urbains malgré le fait que les investissements pour les routes demeurent plus importants que ceux orientés au développement des transports publics[866]. Vers la fin des années 60, un vrai virage apparaît dans l'esprit des pouvoirs locaux et des professionnels. En effet, en Allemagne, de nombreuses publications indépendantes commencent à questionner le rôle de la voiture dans la société occidentale[867]. De plus, les revendications de mai 68 au sujet de l'accès aux transports publics économiques et performants secouent les gouvernements. Or, l'idée de la rétention du trafic n'est pas vraiment envisagée avant 1970, ce qui n'empêche pas les ingénieurs de se lancer dans une véritable compétition de créativité en vue de proposer des modes innovants de transports collectifs tels que le *light-rail*, le *monorail* et le train magnétique[868] qui pourront être combinés avec des projets de piétonnisation au sein des noyaux historiques.

Tout au long des années 70, en Allemagne et en Angleterre plusieurs rapports sont publiés en vue de définir des normes nécessaires – rassemblant des données statistiques – pour la mise en place de nouvelles idées, dont la réalisation des projets ne va pas tarder. Déjà vers 1975, nombreuses sont les villes comptant de vastes secteurs piétons dans leurs noyaux[869]. Très rapidement, la société et les commerçants anticiperont avec enthousiasme une ville du futur entièrement pédestre. Toutefois, le théoricien en urbanisme, Dietrich Garbrecht, restera sceptique à ce sujet. Dans son article de 1978, *pedestrian Areas, A nightmare*, il disait : *When you have seen one pedestrian area you have seen them all* [870]. Jusqu'à la moitié des années 70, les piétonnisations ne s'adressent qu'aux centres touristiques. Cependant, assez vite, les problèmes continus dans des quartiers résidentiels conduisent les habitants à monter la voix et à revendiquer de meilleures conditions de vie dans la périphérie. La crise pétrolière de 1973 fut le prétexte parfait pour que les gouvernements prennent conscience du besoin d'adopter une politique globale tendant à une *humanisation* de la circulation dans les villes. Vers 1976, le mouvement *livable streets* et le concept de *traffic calling* deviendront des politiques officielles en Allemagne[871]. Le contexte devient fort favorable pour les autres pays aussi ; en 1975, Paris accueille deux conférences de l'OCDE qui scellent l'intention de contrôler la voiture : *Better Towns with Less Traffic* et *Traffic Safety in Residential Areas*[872]. Les fondements sont placés pour que le piéton ne soit pas limité au cœur des villes, mais pour qu'il acquière son propre réseau de circulation dans la métropole[873].

Les premiers à donner forme au concept du *traffic calming* furent les Hollandais. L'idée centrale des *Winkelevern* ou *Woonerf* ou *yard of living* dans les rues résidentielles, repose sur la coexistence pacifique des activités des piétons et des véhicules. Pour les Hollandais l'usage partagé de la rue par différents types d'usagers est la garantie que les rues soient vivantes ; celles-ci sont ainsi dessinées – suite à la vive participation des locaux – comme des jardins (*yards*) résidentiels. Le problème majeur apparu dès le début fut l'organisation du stationnement. Quel design pourrait assurer l'objectif principal de créer des rues à usages mixtes ? Le grand succès des *woonerf* dans la société locale hollandaise a conduit jusqu'au changement du cadre législatif imposant aux voitures des vitesses très faibles. Si la diffusion des *woonerf* est apparue onéreuse, de nombreuses idées de cette époque sont transférées avec succès dans d'autres villes en Europe. Des *humps* et des *dumps*, des *culs-de-sac*, des sens uniques et des *zigzags* seront largement utilisés en Allemagne sans être pour autant bien accueillis en

[866] HASS-KLAU, C., *The pedestrian and city traffic*, *op.cit.,* et notamment p. 199
[867] « *Studies on the social costs of urban road transport (noise and pollution*) », Report of the eighteenth round table on transport economics, Paris, 13-14 April 1972, Paris : ECMT, 1972
[868] HASS-KLAU, C., *The pedestrian and city traffic, op.cit.,* et notamment p. 202
[869] *Ibid.,* et notamment pp. 203-208
[870] *Ibid.,* p. 206
[871] *Ibid.,* pp. 211-212
[872] *Better towns with less traffic. Proceedings*, Paris : OECD, 1975
[873] *Ibid.*

raison des détournements imposés aux voitures privées, aux véhicules policiers ou aux ambulances. Toutefois, les projets de *traffic calming* influenceront la manière dont les trottoirs sont aménagés. Des solutions comme les *nez de trottoirs* (*sidewalk noses*) ou des passages piétons légèrement surélevés ont pour objectif de ralentir les véhicules et d'unifier le mouvement piétonnier des deux côtés de la rue[874]. Les années 80 furent une période d'expérimentations tant pour les manuels de design que pour les modifications des codes de la route qui essayent intégrer les nouveaux principes de ralentissement des vitesses[875].

Or, progressivement et vers le milieu des années 80, les autorités locales en France, en Angleterre et en Allemagne abandonnent les opérations coûteuses du *woonerf* et recourent à la simple installation de panneaux indiquant 30 kilomètres à l'heure comme vitesse maximale autorisée. Toutefois, ces mesures furent plutôt considérées comme une exception ou comme une solution *à la carte* appliquée sur des terrains-cibles, tels que les centres historiques ou les villes résidentielles nouvelles à faible densité, et non pas comme une règle pour l'ensemble du réseau intra-urbain. *Traffic calming* n'a finalement pas donné les résultats escomptés, mais toutes les idées présentées au cours de cette époque ont réussi – au-delà de la transformation du paysage de certaines villes – à coordonner des disciplines autour d'une idée difficile à contester : le droit du piéton à un paysage *beau* et confortable. Cependant, les planificateurs devront faire face à la réaction de la population quand ils essayeront d'intervenir de manière plus radicale sur des espaces de vie. Si les années 70 et 80 furent le berceau d'une multitude de questions sur le devenir des espaces publics, aucune réponse certaine n'a pu être fournie. Les bouleversements qui ont eu lieu dans certains pays occidentaux en ce qui concerne tant la réflexion théorique que l'organisation administrative, transformera la réalisation de ces idées ambitieuses en une procédure laborieuse[876]. En tout cas, l'émergence d'un modèle de vie urbaine alternatif à celui qui a prospéré pendant les années 50, ouvre la porte non seulement à la prolifération des modes oubliés tels que le vélo[877] mais surtout au repositionnement du débat sur la marche à pied.

2.3.1 Une solution clé en main face aux impasses de la ville de l'après-guerre

Le concept de piétonnisation s'est répandu à une échelle mondiale en suivant plusieurs variations par rapport aux résultats finaux. Le terme *rue piétonne* est alors surtout générique et il présente de nombreuses alternatives comme les exemples des *voies aménagées*, des *pedestrians malls* ou des *transit-ways* le montrent[878]. Apparue dans les centres historiques d'Europe, la *voie piétonne* connaîtra un succès aussi aux États-Unis et en Asie de l'Est dans une approche plus futuriste via l'essor des passerelles aériennes[879]. La voie piétonne devient ainsi, surtout en Europe, précurseur des débats liés aux enjeux de la ville compacte et multifonctionnelle[880], du fait que le tissu dense de la ville européenne implique, dira Marc Boyer, *ipso facto* un caractère piétonnier[881]. Consacrer à l'usage exclusif des piétons un espace public urbain, représente un acte volontaire impliquant un changement dans la matérialité du lieu ainsi que dans son fonctionnement. Les voies réservées aux piétons se répandent de

[874] FLEURY, D., BONANOMI, L., *A city for pedestrians: policy-making and implementation. Final report, op.cit.,* et notamment pp. 155-157
[875] *Ibid.,* et notamment p. 159
[876] HASS-KLAU, C., *The pedestrian and city traffic,* op.cit., p. 30
[877] *Ibid.,* p. 226 et p. 227
[878] BRAMBILLA, R., LONGO, G., *For pedestrians only: planning, design and management of traffic-free zones*, New York : Whitney Library of Design, 1977
[879] FRUIN, J.J., *Pedestrian planning and design*, New York : Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planners, 1971, ROBERTSON, K.A., *Pedestrian malls and skywalks. Traffic separation strategies in American downtowns*, *op.cit.*
[880] COHEN, J.L., « Usine ou paysage ? La rue des modernes », Dans F. Ascher et M. Apel-Müller (dir.), *La rue est à nous…tous !* Vauvert : Au diable Vauvert, 2007, pp. 32-49 et notamment p. 36
[881] BOYER, M., « Créations piétonnes dans des espaces traditionnels », Dans Académie nationale des arts de la rue (dir.)*, Livre blanc des arts de la rue*, Paris : Centre de Recherche et de rencontres d'urbanisme, 1979, pp. 121-124

Radburn en 1928, aux villes nouvelles françaises et aux complexes commerciaux des années 60 aux États-Unis, suscitant des questions au sujet du contrôle du trafic et de la reconquête des espaces publics[882]. Mais le concept de la *voie piétonne* apparaitra surtout du besoin de définir un nouveau caractère pour le centre-ville européen en termes de circulation et d'image. L'admiration pour le piéton est née dans la méfiance pour l'automobile ; or, cette méfiance est surtout le fait des urbanistes et non pas des ingénieurs du trafic pour lesquels le piéton est encore considéré comme une contrainte pour la sécurité générale des voies[883].

Michel Tauvel en 1979 désignait une *aire piétonne* comme : *Un équipement spécifique et permanent résultant d'une volonté clairement définie de privilégier le piéton dans le cadre d'un plan global d'aménagement. Il s'agit d'une réalisation matérielle qui a cependant deux aspects, l'une est la rue entièrement piétonne et l'autre les aménagements qui favorisent la marche*[884]. Le terme *rue piétonne* désignera la voie qui dans son ensemble ou dans une partie de sa largeur, entre les deux lignes du POS, est principalement réservée à la circulation des piétons. Au-delà de la rue piétonne traditionnelle, où les véhicules ne sont pas autorisés, plusieurs adaptations de l'idée initiale verront le jour avec pour objectif la protection du piéton[885].

Au-delà des variations des termes[886], des plans, du caractère dominant des usages et des statuts juridiques, la continuité de la surface reste un facteur indispensable pour qu'un espace soit défini comme *piétonnisé*. À ce titre-là, la *voie piétonne*, contrairement au *trottoir*, a un effet psychologique important sur les piétons, en banalisant la différence entre les divers nivellements de la chaussée[887]. Les voies piétonnes dans certaines villes peuvent ainsi être considérées en tant que systèmes où le déplacement se fait entièrement à pied. Toutefois, la signification contemporaine du terme considère que celui-ci peut aussi décrire des espaces mixtes traversés par d'autres modes de transport[888].

Les premières acceptions du terme concernent surtout des *noyaux piétons* ou des *plateaux piétonniers* tandis que les efforts qui ont suivi les premières réalisations, introduiront le terme *trame piétonne*[889]. Au fur et à mesure le mot *piétonnisation* se référera à une variété d'espaces : des rues, des ruelles, des chemins dans les cours de grands ensembles, de simples élargissements de trottoirs, des traitements sur dalles, des aménagements de berges, d'esplanades et de parvis. Une première classification des espaces piétons peut s'effectuer par rapport à leur emplacement dans le tissu et à leur fonction dominante. Certaines morphologies et certains cadres de gestion caractérisent une rue piétonne commerciale et d'autres un itinéraire traversant un quartier résidentiel. Dans tous les cas, l'usage du terme *rue piétonne* tend aujourd'hui à s'estomper au profit du terme *espace piéton* englobant un éventail d'actions favorisant la marche[890].

---

[882] ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α. Ι., *Πολεοδομικός σχεδιασμός – Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, op.cit.,* et notamment p. 584

[883] Francois Laisney dira que *les premières zones piétonnières des centres historiques des années 70 constituent un acte agressif à l'envers, dirions-nous, qui souhaite expulser la voiture aux franges de la ville.* Cf. LAISNEY, F., « Espaces publics. Une culture de résistance à l'automobile », *Géocarrefour*, vol. 76, n°1, 2001, pp. 39-45

[884] TAUVEL, M., « Conditions de réussite des aménagements piétons », Dans Académie nationale des arts de la rue (dir.)*, Livre blanc des arts de la rue*, Paris : Centre de Recherche et de rencontres d'urbanisme, 1979, pp. 69-75

[885] BROCHE, M., *La ville à pied : pour un aménagement urbain mieux adapté au piéton*, *op.cit.*

[886] Au-delà de *woonerfs*, la France appliquera l'idée des *rues vivantes* dans lesquelles les voitures ne peuvent qu'atteindre une vitesse maximale de 20km/h

[887] RICHARDS, B., « Approaches and techniques », In *Streets for people*, edited by OCDE, Paris : OCDE, 1974

[888] OCDE, *Streets for people*, Paris : OCDE, 1974. L'ouvrage présente une série d'exemples de piétonnisations où les aménageurs créent des voies piétonnes en liaison avec le réseau de bus comme dans le cas de *Neumarkt Station* à Cologne.

[889] CECOD, *Piétons 73, villes : concevoir, réaliser, réussir une rue-piétons,* Paris : CECOD, 1973

[890] CECOD, *Dix années d'espaces piétons : bilans et perspectives,* Paris : CECOD, 1984

Au-delà d'une terminologie riche, les objectifs principaux de l'aménagement des espaces publics en espaces piétons sont restés relativement les mêmes tout au long des années : l'organisation du trafic, l'amélioration du cadre de vie, la promotion du commerce et l'attractivité de l'image de la ville[891]. Particulièrement en France, des objectifs locaux seront intégrés à des enjeux plus globaux présentés dans des Schémas Directeurs[892]. Le phénomène de piétonnisation, dira Roberto Brambilla, peut être analysé au cours de deux périodes historiques : entre 1950 et 1975, et après 1975[893].

Entre 1950 et 1960 des exemples comme *Lijban* à Rotterdam et *Sergel* à Stockholm représentent la première génération de piétonnisations d'axes sur une longueur restreinte. Il s'agit de projets sans véritable impact sur l'ensemble de la ville et ayant un rôle d'expérimentation[894]. En effet, en 1960, rares sont les villes disposant de rues piétonnes, dont Copenhague, Cologne, Stuttgart sont les plus connues[895]. Deux principaux besoins ont conduit les municipalités à recourir à ce type d'aménagement : revivifier le centre et stimuler le commerce local. Une première question qui se pose concerne la localisation de ces voies dans le tissu du centre-ville : Quelle rue transformer en *rue piétonne* ? Dans la plupart des cas, les piétonnisations se focalisent sur le croisement de deux rues commerciales[896]. À ces premiers croisements s'ajoutent, au cours des années, des extensions qui formeront enfin des *zones piétonnières*. La grande différence de la piétonnisation, dira Isabelle Madesclaire, est que, contrairement au passé (avec des mesures temporaires), cette fois-ci il s'agit d'une intervention irréversible[897].

En France, les premiers projets se réalisent dans un contexte d'organisation de la circulation interurbaine et de reconnaissance croissante des droits des piétons[898]. La politique fondée sur la loi Malraux en 1962, présentera les fondements pour effectuer un virage en matière d'intérêt vis-à-vis de la protection des centres anciens. Les piétons, comme d'ailleurs les monuments, sont envisagés comme des éléments du cadre urbain *en danger* méritant avant tout une protection[899], dont l'exemple d'*Amplatz* à Munich est représentatif de cette approche. En 1965, la piétonnisation de l'axe central de Munich devient une sorte d'entrée vers la zone de la cathédrale et le cœur de la ville intra-muros[900]. En 1966, le Congrès international de la sécurité routière de Barcelone, liera l'avenir de centres historiques aux rues-piétonnes. Toutefois, les villes ne partageront pas une méthode commune en ce qui concerne les opérations, mais, dans leur majorité, les piétonnisations relèvent d'une une volonté de mise en valeur des monuments historiques éparpillés dans le tissu urbain, comme c'est le cas de Saint Pétrovio à Bologne. La piétonnisation fut alors, du moins au début, synonyme de sauvegarde du caractère de la ville européenne. Dans la pratique, elle se développera en tant qu'un tout nouveau et puissant outil d'intervention politique en créant finalement un paysage purement contemporain des espaces publics[901].

En France, les piétonnisations du quartier de l'Horloge à Rouen et de la rue de la Grenette à Grenoble concernent des interventions ponctuelles dans des secteurs déjà utilisés massivement par les piétons. Ces premiers projets, ne mettront ainsi pas en cause le système de circulation de la ville mais ils viseront la commodité du piéton dans un réseau plus local. 400 mètres sont généralement considérés comme une distance maximale acceptable pour

[891] OCDE, *Streets for people*, *op.cit.*
[892] CETUR, *Rues et places piétonnes dans les quartiers traditionnels. Conception et réalisation,* Bagneaux : CETUR, 1980
[893] BRAMBILLA, R., LONGO, G., *For pedestrians only. Planning, design and management of traffic-free zones, op.cit.*
[894] OCDE, *Streets for people, op.cit.*
[895] CECOD, *Annuaire de villes piétonnes françaises. Recensement des aménagements et des projets piétonniers au 1er janvier 1982*, Paris : CECOD, 1982
[896] CECOD, *Les commerçants de villes piétonnes*, Paris : Centre d'Étude de la commercialisation et de la distribution, 1977
[897] MADESCLAIRE, I., *Les zones piétonnières dans les centres des villes*, Paris : Centre de sociologie urbaine, 1971 et notamment p. 7
[898] Cf. *Association des droits des piétons*
[899] OFFNER, J.- M., « Les déplacements piétonniers et leur évolution », *op.cit.*
[900] BOYER, M., « Créations piétonnes dans des espaces traditionnels », *op.cit.*
[901] MADESCLAIRE, I., *Les zones piétonnières dans les centres des villes*, *op.cit.*

faire à pied[902]. Cette première période a alors envisagé la marche sous l'optique du zonage considérant le piéton soit comme *flâneur* soit comme *client* dont l'intérêt est d'arpenter surtout les zones centrales historiques. Les exemples précoces cèdent la place à des projets plus ambitieux comme dans l'exemple de Rodez ou de Besançon qui éliminent complètement le transit automobile dans le centre-ville[903] mais qui sont accompagnés – ironiquement – par des travaux d'extension des rocades afin d'assumer le trafic détourné.

Les premières démarches se verront confrontées à trois types d'obstacles : le statut juridique des voies et les aspects techniques et communicationnels de chaque intervention[904]. La perte de places de stationnements suscite la réaction des commerçants qui se montrent particulièrement hostiles au changement de l'usage habituel de la voirie. Toutefois, de nettes améliorations en ce qui concerne le chiffre d'affaires et la satisfaction des habitants, convainquent rapidement les esprits méfiants[905]. La collaboration des architectes, des paysagistes et des ingénieurs fut encore un obstacle à surmonter. Les habitants étaient obligés de contribuer avec un pourcentage aux dépenses des travaux mais ils ont montré aussi une intention spontanée d'intervenir sur le mobilier urbain en ajoutant des pots de fleurs devant leurs commerces ou leurs maisons. De plus, au-delà d'une revitalisation économique, les piétonnisations engendreront une revitalisation démographique[906] qui convaincra les responsables sur les potentialités majeures de cet outil. Les autorités publiques soutiennent consciemment l'expansion des aménagements de ce type en insistant sur le fait que les promoteurs privés prévoient des chemins piétonniers dans leurs projets[907]. En France, de six rues piétonnes en 1970, on est passé à six cent soixante-huit en 1982, pour atteindre un millier vers la fin des années 80[908]. La protection du piéton est aussi un objectif clair des *Plans de Circulation* apparus en 1970. Un rapport élogieux de la DAFU[909] sur les espaces-piétons souligne l'amélioration générale du cadre de vie et la relance économique comme effets positifs des opérations françaises[910]. En 1972, une note du ministre de l'Équipement officialise les *zones piétonnes* comme faisant partie d'une politique nationale. Des circulaires de 1971 et de 1972 imposent que les *Plans de Déplacements* définissent des zones réservées à la circulation piétonne[911]. En 1981, Paris est classée la ville européenne avec le plus grand réseau de voies piétonnes ; un réseau atteignant à l'époque six kilomètres[912].

Au cours des années 70, les piétonnisations connaissent un vrai succès partout en Europe. En 1971, plus de 80 % des habitants est d'accord pour clôturer le centre de Vienne au trafic. Dans des voies piétonnes *Stordjet* ou *Madison Avenue* de New York, le nombre de piétons double en une année sans que cette hausse menace la fréquentation pédestre des rues limitrophes. Vers la fin des années 70, les responsables peuvent enfin tirer quelques premiers constats : les habitants sont très motivés pour marcher quand un bon environnement leur est offert. Toutefois, chaque opération requiert des procédures attentives et un certain suivi, voire même une campagne de com-

[902] *Ibid.,* et notamment p. 20. Dans le cas d'Essen ou de Strøget, des stations de bus qui se trouvent dans une rue parallèle à la rue piétonne assurent l'accessibilité à cette dernière
[903] CECOD, *Dix années d'espaces piétons : bilans et perspectives, op.cit.*
[904] MADESCLAIRE, I., *Les zones piétonnières dans les centres des villes*, *op.cit.*
[905] *Ibid.,* les chiffres d'affaires des commerces enregistrent une augmentation de 45 % à Norwich et de 40 % à Strøget après la réalisation des piétonnisations
[906] Comme dans le cas de la ville de Norwich
[907] Tel est le cas de *Corporation of London*. Cf. RICHARDS, B., « Approaches and techniques », *op.cit.,* et notamment p. 9
[908] LEJEUNE, D., « Les espaces piétons 1991 », Dans *L'espace piéton : stratégies d'aujourd'hui, potentialités de demain*, compte-rendu du colloque ACFCI-CECOD, mardi 3 décembre 1991, Paris : ACFCI-CECOD, 1992
[909] Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme
[910] Pour les villes d'Aix, Rodez, Grenoble. Cf. CERTU, *Les effets induits des zones piétonnes*, Paris : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, 1980
[911] PHILIBERT, J.-P., « Les espaces-piétons et les plans de circulation », Dans *Dix années d'espaces piétons. Bilan et perspectives d'avenir,* colloque international, 21 et 22 mars 1984, Paris : CECOD, 1984, pp. 104-109
[912] ROUSSELOT, E., « Zones piétonnes et animation des centres villes : un exemple, Metz », thèse de doctorat, Institut d'études politiques, 1981

munication pour en assurer la réussite[913]. La concertation préalable, l'insertion dans un plan local de la ville et la gestion participative deviennent ainsi des priorités majeures au cours de la deuxième génération de piétonnisations[914]. Les municipalités chercheront le soutien des organismes comme la Chambre de Commerce pour anticiper les conséquences potentielles des travaux sur les entreprises locales[915]. Une chose devient certaine, les opérations de la première génération n'améliorent pas uniquement le paysage localement. En effet, la réputation accrue de *Storget*, connue comme le *mile long car free street,* prouvera que les piétonnisations peuvent avoir un effet global sur le profil touristique d'une ville, de sorte que, aux questions déjà existantes en matière de sécurité, les architectes en ajouteront d'autres concernant la qualité esthétique des espaces[916]. L'expansion des voies piétonnes est justifiée par le besoin annoncé d'une humanisation de la vie urbaine : *Nous cherchons tous une façon de vivre plus humaine*, soulignera le colloque *Piétons-Villes* en 1973. Or, les chercheurs de l'époque se trouveront confrontés à de nombreuses questions : Comment assurer une variété de fonctions comme les jeux pour les enfants ou les marchés dans les rues ? Comment redéfinir le paysage de la voie piétonne ? Plusieurs réalisations seront influencées par les cours urbains hollandais des années 70, et mettront en cause la linéarité de la rue tant pour des raisons de contrôle de vitesse que pour des raisons de variété visuelle[917]. Des observations *in situ* conduisent les aménageurs à préconiser des cadrages visuels assurant la surprise au piéton, ainsi que l'utilisation de la végétation pour la création de cadres accueillants. Toutefois, la fluidité des chemins reste un principe conducteur. Les entrées vers les zones piétonnes sont marquées par des poteaux ou des panneaux soulignant l'intention des aménageurs de donner un symbolisme tout neuf à ces espaces.

Le cadre réglementaire flou qui accompagne les projets pendant les premières années, se décante vers la fin des années 70. En 1979, un alinéa est ajouté dans le Code de la Route français indiquant que : *Le terme aire piétonne désigne toute emprise affectée de manière temporaire ou permanente à la circulation des véhicules et soumise à des prescriptions particulières*[918]. Une définition si large permet en premier lieu de légitimer les aménagements déjà faits en mode *ad hoc* pendant la première période, et en deuxième lieu de designer un terme juridique plus *souple* qui donnera une plus grande marge de manœuvre aux architectes. La qualification des voies piétonnes et leur intégration dans les cadastres officiels a permis de donner aux maires et aux collectivités locales une grande impulsion pour procéder aux projets de la deuxième période[919].

Cette dernière commence surtout après 1975 et se caractérise par une attention particulière accordée au piéton en tant qu'*individu* et *usager* des espaces publics : *mais qui est l'homme de la rue* nous lisons dans le rapport de la conférence *Piétons-Villes* en 1973[920]. Toutefois, jusqu'en 1980 la voie piétonne, souligne Jean-Marc Offner, est considérée comme un élément statique de l'espace public[921], on parle davantage d'*espace* et moins de *déplacement*. En 1976, le CECOD[922] publie un bilan sur les projets piétonniers dans lequel on constate que l'objectif majeur de la période réside dans la *transformation de la chaussée* et moins dans l'investissement en matière de

[913] RICHARDS, B., « Approaches and techniques », *op.cit.*
[914] LEJEUNE, D., « Les espaces piétons 1991 », *op.cit.*
[915] TAUVEL, M., « Pourquoi ce colloque », Dans *Dix années d'espaces piétons. Bilan et perspectives d'avenir,* Lyon, France, 21-22 mars 1984, Paris : CECOD, 1984, pp. 11-15*,* et notamment p. 13
[916] MINISTÈRE DES TRANSPORTS, CETUR, « Les réalisations d'espaces piétons dans le cadre de quelques villes françaises : catalogue de cas, de la conception à la realisation », Paris : Centre d'études des transports urbains, 1982
[917] MINISTÈRE DE L'ENVIRONEMENT ET DU CADRE DE VIE, MINISTÈRE DES TRANSPORTS, « En rues libres : cours urbains, rues à priorité piétonne », Paris : Centre d'études des transports urbains, 1979 et notamment pp. 45-50
[918] *L'espace piéton : stratégies d'aujourd'hui, potentialités de demain*, compte-rendu du colloque ACFCI-CECOD, mardi 3 décembre 1991, Paris : Assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie, Centre d'études de la commercialisation et de la distribution, 1992
[919] *Ibid.*
[920] CECOD, *Piétons 73, villes: concevoir, réaliser, réussir une rue-piétons*, *op.cit.,* et notamment p. 29
[921] OFFNER, J.-M., « Les déplacements piétonniers et leur évolution », *op.cit.*
[922] Centre d'études du commerce et de la distribution

mobilier urbain. La contrainte de l'esthétique du paysage urbain n'était satisfaite jusqu'alors qu'à travers la végétation[923]. Or, en 1976, le colloque *Piétons-Villes* annoncera, à la surprise de tout le monde, que le défi *n'est plus d'encourager le concept (de piétonnisation) mais d'approfondir ses aspects dans un sens plus global d'espace piéton, son animation et sa vie sociale*[924].

Ce n'est qu'à partir des années 80 que la marche sera finalement envisagée dans sa globalité et non seulement en tant que pratique privilégiée des promeneurs. Or, au cours de ce virage théorique, de nouvelles questions surgissent : Comment étendre les réseaux existants ou en créer de nouveaux ? Comment gérer des vitesses différentes ? La voie piétonne est en tout cas considérée comme une infrastructure accueillante et performante[925] et une série de rapports, publiés après 1975 au sein d'organismes publics ou de colloques, montrent l'ampleur du sujet[926]. Les études menées par le CETUR entre 1978 et 1981 révèlent l'intention concrète des professionnels d'approfondir le corpus théorique et d'enrichir les concepts et les techniques. L'enjeu n'est plus de créer de vastes espaces interdits à la voiture, mais de *vrais espaces publics* et des *lieux pour vivre*[927]qui ne seront plus uniquement recherchés dans les noyaux urbains. De fait, les aménageurs procèdent à des interventions dans une variété d'espaces publics dispersés dans la ville. Dans le rapport *La Ville à pied, Pour un aménagement urbain mieux adapté au piéton* publié en 1986 par CETUR, émergent de nouvelles pistes de réflexion : *Les liaisons propres aux piétons en dehors du réseau des voies ouvertes à la circulation peuvent permettre un itinéraire plus court, plus tranquille que le piéton cherche naturellement […] la création de micro-espaces de loisirs jalonnant les itinéraires piétons est une direction nouvelle et prometteuse*[928].

Ainsi, un regard plus sophistiqué visant la restitution de la micro-échelle caractérisera, après 1980, les projets de piétonnisation comme ce fut le cas du quartier des Halles à Paris[929]. Le champ d'application s'élargira considérablement après 1985 et les aménageurs insisteront sur une nouvelle valeur : celle de la liberté d'usages et de la souplesse des aménagements. En effet, les aménagements de la première période s'avèrent très exigeants au niveau de leur forme, car la morphologie est considérée comme un moyen capable d'ordonner des usages complexes dans l'espace public. Les aménageurs font un virage phénoménal dans leurs approches, en évitant trop de préciser les *usages* et les *zones*. La surcharge d'un espace par le mobilier, la végétation ou les nivellements sont susceptibles de conduire à un cloisonnement de l'espace physique qui ne réponde pas aux objectifs envisagés pour un espace public *libre*. Ainsi vers le milieu des années 80, les aménagements commencent à tenir compte de l'aspect narratif de la marche en examinant les choix, les particularités et les itinéraires de chaque piéton en termes de séquences et suggérant des interventions plus flexibles et non définitives. Petit à petit des efforts sont entrepris pour intégrer la voiture dans des espaces aménagés qui seront, d'ores et déjà, caractérisés comme des *rues libres*[930].

En 1984, au cours du colloque *Dix années d'espaces-piétons : bilan et perspectives d'avenir* effectué à Lyon, Jean-Pierre Orfeuil annonçait prophétiquement qu'un titre plus adéquat de son exposé serait la *marche à pied*

[923] TAUVEL, M., HOOREN, D.V., *Les villes-piétons françaises*, Paris : Centre d'études de la commercialisation et de la distribution, 1977
[924] CECOD, *Piétons 76 villes : les nouveaux espaces piétons,* Paris : Centre d'étude de la commercialisation et de la distribution, 1976
[925] MATALON, B., « La marche à pied comme moyen de déplacement », *op.cit.,* et notamment p. 12
[926] LEJEUNE, D., SAVELLI, I., *Rues piétonnes et semi-piétonnes en France*, Paris : Assemblée des chambres françaises de commerce et d'industrie, Centre d'étude de la commercialisation et de la distribution, 1996
[927] CECOD, *Piétons 76 villes. Les nouveaux espaces piétons, op.cit.*
[928] CETUR, *La ville à pied. Pour un aménagement urbain mieux adapté au piéton*, *op.cit.*, et notamment p. 20
[929] NICOULAUD, O., « L'espace public de voirie », *Paris-Projet*, no. 30-31, 1993, pp. 44-49
[930] La manière dont les places de stationnement sont prévues sur la voie, indique les intentions de canaliser et de réduire le mouvement des véhicules dans l'espace public

contre les zones piétonnes[931]. Avec cette phrase, Orfeuil introduit le changement de paradigme qui se fait dans la pensée des aménageurs de l'époque et ajoute : *La marche à pied n'a pas besoin de tellement d'équipements, elle a surtout besoin de liberté*[932]. Le concept d'une vitesse limitée à 30 Km/h reste la solution la plus répandue dans un contexte général de diminution des dépenses publiques pour des interventions lourdes[933], et c'est ainsi que des villes comme Hambourg ou Heidelberg expérimentent cette mesure sans le moindre aménagement sur les chaussées. Dans les années 90, le concept de *zones 30*[934] s'appliquera en France par le biais des *quartiers tranquilles* dont le rôle est défini dans les Plans de Déplacements Urbains : *L'enjeu principal d'une zone 30 est l'amélioration de la sécurité routière par la limitation des vitesses, mais aussi l'amélioration de la qualité de la vie dans les quartiers par la création d'aménagements incitant à des comportements plus urbains*[935]. Une attention particulière sera portée à la création d'une identité visuelle paysagère qui s'applique surtout aux quartiers où il n'y a pas de trafic de transit et permettant ainsi une circulation interne à des vitesses modérées. Bertrand Delanoë annonçait à la Mairie de Paris en 2001 que la politique des *quartiers tranquilles* – envisagés comme un effort pour relier plusieurs zones 30 – allait être remplacée par celle des *quartiers verts*. Il s'agit d'une démarche plus volontariste dans le sens où les remaniements des PDU touchent des zones de plus grande ampleur[936]. Les enjeux des *quartiers verts* se focaliseront au-delà de la régulation de la vitesse sur l'amélioration qualitative de l'espace public[937]. La plantation d'arbres, l'éclairage des placettes et la reconception de parvis devant des monuments, visent à favoriser la marche à l'échelle du quartier d'habitation[938]. Certaines mesures comme le découragement des itinéraires dits *malins* traversant un quartier, la surélévation du bitume aux carrefours ou la mise en place de ralentisseurs, ont comme objectif de remettre en valeur tout le paysage du quartier qui ne manque pas d'avoir un impact sur les prix immobiliers[939].

Après 1990, un vocabulaire plus riche sur la conception de l'espace public se propage dans toute l'Europe[940]. Des processus d'interventions délicates et le renforcement de la concertation publique caractérisent néanmoins les opérations en faveur du piéton. Les concepteurs mais aussi les services techniques, commencent à laisser de côté leurs visions traditionnelles et approchent l'espace public en tant qu'entité englobant la circulation des voitures, l'occupation des sols limitrophes, les espaces de stationnement et les itinéraires pédestres[941].

2.3.2 Un terrain d'expérimentation : un espace en partage

C'est grâce à cette maturation des esprits au cours des années 90, qu'une troisième génération d'aménagements voit le jour au début du nouveau millénaire. De fait, à partir de 2000, certains exemples d'aménagement d'espaces publics suivront le principe de *partage de la rue* en promouvant une mixité de modes de déplacement

[931] CECOD, *Dix années d'espaces-piétons. Bilan et perspectives d'avenir*, *op.cit.*
[932] *Ibid.*
[933] CERTU, *Zones 30 : des exemples à partager*, Paris : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques, 2006
[934] La définition se trouve dans l'article R110-2 du Code de la route
[935] *Doctrine Quartiers verts*, Direction de la voirie et de déplacements, 2001
[936] Au niveau tant des investissements que de la surface. En 2008 Paris compte 31 quartiers tranquilles et 36 quartiers verts. Cf. *Les aménagements des espaces pubics*, Direction de voirie et des déplacements, Paris : Ville de Paris, 2005
[937] FLEURY, A., *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines. Réflexions au croisement de trois expériences. De Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul*, thèse de doctorat, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2007
[938] Le périmètre d'un quartier vert est défini conjointement par le Maire et les différents services de la Ville de Paris (DVD, DAUC, DDAE, DVLR)
[939] BUREAU, B., GLACHANT, M., « Évaluation de l'impact des politiques 'Quartiers verts' et 'Quartiers tranquilles' sur les prix de l'immobilier à Paris », *Économie & prévision*, vol. 192, no. 192, 2010, pp. 27-44
[940] *De la rue à la zone piétonnière*, 5-6 décembre 1991, Paris : Section française de l'ICOMOS, 1994
[941] OZANNE, F., « De la voirie publique à l'espace public », *Paris-Projet,* no. 30/31, 1993

et d'usages. Le concept de *shared space*, présenté par l'ingénieur hollandais Hans Monderman, introduit en effet une idée révolutionnaire. Selon lui, le bon fonctionnement d'une rue n'est pas tant le fait d'un bon aménagement, mais plutôt le résultat de la responsabilité des usagers et de leur vigilance constante dans l'espace public[942] ; cette vigilance peut être stimulée dans une rue débarrassée de panneaux et d'un surplus d'interdictions. La signalisation dirige les mouvements des usagers à un tel niveau que ces derniers finissent par moins réfléchir et tendent donc à être moins attentifs. Le concept de *shared space* donne une importance majeure à la liberté de chacun, au respect commun et finalement au développement d'un comportement social responsable : *Vehicule movement and other activities are combined through informal social protocole and design solutions rather than through formal regulations and controls*[943].

Le concept de *shared space* conduira ainsi à une nouvelle manière de penser la voie urbaine. L'architecte Gilles Delalex dira : *à l'opposé de la logique divisatrice du début du XX^e siècle, les urbanistes d'aujourd'hui tentent des rues sans coutures*[944]. Certains soulignent qu'en effet le piéton d'aujourd'hui est appelé à affronter beaucoup plus d'obstacles[945] que dans le passé : des chaînes, des poteaux, des signalisations, des barres qui au lieu de protéger le marcheur urbain fragmentent son espace et entravent de ses pas. À l'opposé, la cohabitation des usages et des vitesses offre, selon Allan Jacobs, des espaces attractifs, accueillants et passionnants[946]. Sonia Lavadinho partagera aussi cette opinion en soulignant que les frontières physiques ne sont respectées que si les usages réels des espaces les justifient[947]. Le besoin de canaliser le mouvement piétonnier et de *prendre par la main* chaque piéton est alors de plus en plus contesté. Les aménageurs ne le voient plus comme un être à protéger mais comme un usager renforcé de l'espace public. Lavadinho parle d'une nouvelle philosophie de gestion de l'espace selon des *flux homogènes* exigeant très peu d'infrastructures mais une énorme sensibilisation de chacun en tant que citoyen. La réussite d'une rue n'est pas une condition qui ne peut être anticipée que par les aménageurs, elle se dépend également de la propre volonté du piéton de s'approprier son espace quotidien. Des études faites en Espagne, en Allemagne et en France montrent une diminution nette des accidents dans les espaces où les principes de *shared space* ont été appliqués[948]. Le secret d'une telle réussite est, selon Ben Hamilton Baillie, la négociation constante entre les différents usagers[949]. Le concept de *partage de la rue* revisite enfin le cœur des valeurs de l'espace public soutiendra Pierre Gourdon : *Chacun de nous sait combien il est important que la limite ne devienne jamais un obstacle*[950]. Les nombreuses interactions humaines ne s'effectuent que grâce aux multiples croisements de mouvements dans le même espace physique, et les conflits que ces croisements peuvent générer et la capacité d'une société de les résoudre, reflètent ainsi le niveau de sa civilité. Dans une époque où différents nouveaux modes de déplacement apparaissent jour après jour, Pierre Gourdon propose de gérer les *allures de mouvements homogènes* au lieu de prescrire à chacun de manière absolue sa place dans la rue[951].

---

[942] BAILLE, H., « Towards shared space », *Urban Design International*, no. 13, 2008, pp. 130-138
[943] LIVING STREETS, *Policy breifing: naked streets*, March 2009, (http://www.livingstreets.org.uk/sites/default/files/content/library/Policy_briefings/pb0109nakedstreets.pdf)
[944] DELALEX, G., « La rue sans couture », Dans F. Ascher et M. Apel-Muller (dir.), *La Rue est à nous… tous !,* Vauvert : Au diable Vauvert, *op.cit.*, pp. 50-57
[945] GRETHER, F., « La transformation des rues de Paris », *Paris-Projet*, no. 30/31, 1993, pp. 11- 23
[946] Une bibliographie représentative des travaux d'Allan Jacobs est disponible sur le site de l'organisation Project for Public spaces (http://www.pps.org)
[947] LAVADINHO, S., « Du marcheur urbain », *op.cit.,* et notamment p. 47
[948] Particulièrement en Grande Bretagne, nombreux sont les rapports officiels qui exaltent les avantages du *shared space*. Voir CABE, *This way to better streets: 10 case studies on improving street design*, London : CABE, 2007
[949] BAILLE, H., « Towards shared space », *op.cit.*
[950] GOURDON, P., « La rue, on partage », *Urbanisme*, no. 329, mars-avril, 2003, pp. 18-23
[951] *Ibid.*

Dans cette ligne de réflexion, le trottoir, espace historiquement créé pour canaliser les pas du piéton[952], voit son rôle changer. Ce rôle fut pendant longtemps dépendant d'un aménagement ciblant la chaussée dans le but de séparer celui qui va vite de celui qui va lentement. Cette *manie* de la séparation des mouvements sur la voie, emballe encore aujourd'hui certains, qui vont jusqu'à flirter avec l'idée d'une division des trottoirs en bandes de différentes vitesses pour les piétons[953]. Toutefois, une observation plus attentive de la rue a révélé aux adeptes du *shared space* d'autres codes d'usage de l'espace ; les piétons, non seulement ressentent une énorme variété de leur pas, mais ils peuvent momentanément, en tant que masse, s'imposer aux voitures. L'idée du désencombrement de la rue sera initialement *importée* des villes du nord de l'Europe, et elle deviendra aussi très convoitée en France sous le terme de *zones de rencontre* ou d'*aires piétonnes*[954]. Depuis 2001, la Ville de Paris utilisera ainsi le concept d'*espaces civilisés* pour décrire une nouvelle génération de boulevards urbains promouvant la *cohabitation* de tous les modes de transport. La voie urbaine est envisagée comme une surface efficace à deux dimensions mais aussi comme une *entité* paysagère englobant les rez-de-chaussée, la morphologie du bâti limitrophe, ainsi que toutes les nuances de la vie locale[955].

Parallèlement au concept de *partage de la rue*, toute une réflexion surgit autour des atouts des interventions flexibles, durables et capables de stimuler l'expérience du piéton dans son ensemble. La transformation provisoire des espaces publics en vue d'accueillir de manière éphémère un très grand nombre de piétons, place la notion de temporalité des pratiques au cœur de la gestion des espaces physiques[956]. L'agencement temporaire de la rue pour un usage particulier n'est pas une idée neuve, la *passagiata* ou le *corso* des villes italiennes démontrent la possibilité d'utiliser les axes routiers centraux pour se promener du moment que des mesures sont prises pour interdire le passage de voitures. Au cours de la *passagiata* la rue n'est pas transformée intentionnellement en promenade, mais elle accueille avec succès une expression spontanée de sociabilité[957]. Les aménageurs investissent ainsi de plus en plus sur cette mise en scène des rues en promouvant d'anciennes coutumes et des rituels existants dans les villes du sud de l'Europe. Du *Forum de Pompéi* aux berges parisiennes, la fermeture occasionnelle d'un espace aux véhicules et son attribution au mouvement pédestre, reste la solution la moins coûteuse. Depuis les années 90, les *journées sans voitures* européennes connaissent un grand succès auprès des habitants[958]. Pendant la durée de l'événement, l'espace public accueille une série de modes doux de déplacement dans une atmosphère de fête ; il ne s'agit plus d'un simple embellissement de l'espace mais d'une volonté de penser le mouvement d'une manière durable dans un espace partagé. De plus, la marchabilité de l'espace exigera aux aménageurs d'expérimenter de plus en plus des méthodes ou des concepts plus imaginatifs qui assureront ce que Sonia Lavadinho et Yves Winkin appelleront la *ludification* de l'espace urbain[959]. Le succès des *journées sans voitures* et sa médiatisation au niveau l'international, ont conduit la Commission européenne à officialiser l'événement une fois par an[960]. Les programmes lancés par des municipalités varient et se multiplient. En 1995, le programme *Promenade et Détente* est inauguré à Paris dans le but d'accueillir de nombreuses promenades du

[952] GALLETY, J-C., « Éloge du potelet », Dans J-Y. Toussaint et M. Zimmermann, *User, observer, programmer et fabriquer l'espace,* Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2001, pp. 209-221
[953] CULZAC, N., « No walkie talkie: 'experiment' tries separating pedestrians depending on phone use », *The Independent*, 18 July 2014
[954] Deux fiches publiées par CERTU en font preuve. Cf. CERTU, *Zones de rencontre : Quels dispositifs repérables et détectables par les personnes aveugles et malvoyantes ?,* mai 2010 et CERTU, *Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30 : quels domaines d'emploi ?,* août 2009
[955] BOURLON, A.-M., VILLOT, A.-M., « Espace public et déplacements », *Paris-Projet*, n°34-35, pp. 56-79
[956] MONNET, J., « Ville et loisirs. Les usages de l'espace public », *Historiens & Géographes,* no. 419, juillet-août 2012, pp. 201-213
[957] RUDOFSKY, B., *Streets for people. A primer for Americans, op.cit.*
[958] BORZEIX, A., JOSEPH, I., « Phénoménologie d'une ville sans voiture : L'exemple de La Rochelle », Dans S. Wachter et A. Pény (dir.), *Les vitesses de la ville*, Paris : L'Aube, 1999, pp. 115-130
[959] LAVADINHO, S., WINKIN, Y., « Comment ludifier nos villes », Urbanisme, no. 366, mai-juin, 2009, pp. 82-86
[960] Cf. le site officiel http://www.mobilityweek.eu

week-end dans certains secteurs de la ville. Testé d'abord dans la rue Mouffetard, ce programme était répété chaque année en englobant d'autres actions[961], ce qui a conduit à l'appeler en 2003, *Paris Respire* et à faire travailler les autorités davantage sur l'aspect communicationnel de leurs actions. *Paris Respire* connaîtra un succès incontestable : entre 2003 et 2010, 96 points de barrage à la circulation automobile sont installés[962] et parallèlement se développent des initiatives directement liées à l'espace physique des rues, ainsi que d'autres actions visant le renforcement de la culture environnementale des habitants. Les événements comme *Bouger Malin* ou Parking *Day* fleurissent surtout grâce aux initiatives et à la participation des habitants[963].

Tous ces exemples font preuve de la tendance apparue ces dernières années de vouloir combiner le caractère festif des événements de la rue avec des objectifs pédagogiques visant une sensibilisation des citoyens face aux enjeux de la circulation quotidienne. La volonté de présenter les pratiques de l'espace public en première ligne des débats et des préoccupations du pouvoir public, mais surtout de transformer l'espace public quotidien en une affaire commune, en un cadre sensible familier et plus lâche[964], semble être l'enjeu majeur et parfois l'espoir le plus profond de l'action publique et privée.

[961] L'opération « Paris-piétons-vélos » voit le jour dans le secteur Jemmapes, ainsi que sur l'ensemble de la voie Georges Pompidou et sur les voies des berges de la rive gauche de la Seine à Paris. Cf. FLEURY, A., « Aménager les rues pour changer la ville », Dans Th. Saint-Julien et R. Le Goix (dir.), *La métropole parisienne. Centralités, inégalités, proximités*, Paris : Belin, 2007, pp.253-276
[962] *Ibid.*
[963] D'après un entretien avec Hélène Driancourt de la Direction de la voirie et des déplacements
[964] FRANCK, K.A., STEVENS, Q., *Loose space: possibility and diversity in urban life*, London : Routledge, 2007

3. La marche, une manière de faire société
3.1 Itération entre la marche et l'espace public

Si les années 70 et 80 ont été particulièrement fertiles en projets sur l'expansion de la surface consacrée au piéton, la question de la *réussite* de la vie sociale dans ces espaces publics n'a pas pu être complètement saisie ni par les aménageurs ni par les professionnels dans le domaine[965]. En effet, l'engouement pour les piétonnisations, les événements festifs et la scé*no*graphisation des espaces du piéton[966] mettra les autorités et toute la société face à une question à laquelle l'on n'a pas encore entièrement répondu : pourquoi et comment la marche réussit-elle à être la clé de la viabilité des rues et du resserrement de la vie sociale ? Le binôme *marche-espace public* continue à préoccuper aussi les théoriciens qui cherchent de nouveaux modèles d'aménagement de l'espace matériel[967], mais cette stratégie semble être insuffisante au fil des années. En effet, les espaces cloisonnés et une ville de plus en plus franchisée dans ses fonctions[968] le prouvent. Par ailleurs, il y a toujours des gens qui ne manquent pas de souligner que les efforts pour mieux aménager les espaces publics doivent tenir de plus en plus compte des valeurs sociales que ceux-ci transmettent[969]. Dans cette lignée, la marche, au-delà d'une simple pratique de l'espace public, émerge comme une clé pour penser et redéfinir son essence même.

Le terme *public* est toutefois difficile à être saisi, de nombreuses interprétations en découlent car il est surtout utilisé pour décrire un espace physique[970]. Or, c'est grâce à cette matérialité des espaces *publics* que nous pouvons comprendre des procédures beaucoup moins *parlantes* mais représentatives du contexte social : des intentions, des cultures, des conflits entre les usages et les usagers. Comment aborderons-nous le concept d'*espace public* ? Tout d'abord, par un double constat : que l'espace public est premièrement une réalité objective, c'est-à-dire une notion juridique, politique et un objet d'analyse, et deuxièmement, une réalité subjective, dépendante des particularités des sociétés, des lieux et des interprétations individuelles[971]. La marche dans un tel espace polysémique et multidimensionnel est ainsi à la fois une affaire personnelle et collective, et tout questionnement à son sujet n'échapperait donc pas une certaine mise en contexte de celle-ci. La marche existe donc *dans* l'espace public tissé par *l'immatérialité* de nos intentions, nos visions, nos enjeux et la *matérialité* de nos pratiques.

3.1.1 L'agora : une expérience pédestre de la sphère publique

L'origine du terme *espace public* remonte en V^{e} siècle, dans l'Agora de l'Athènes classique. La signification de *public* est ainsi apparue par rapport à l'importance du rôle de l'espace de rassemblement dans la vie quotidienne de la société locale : *The busiest place in the city was the agora, the gathering place*[972]. L'*Agora* est non seulement le centre des activités urbaines collectives, des cérémonies et des échanges mais aussi du pouvoir politique, administratif et religieux entouré des plus importants édifices publics[973]. Sa fonction majeure était d'offrir un

[965] CARR, S., (eds.), *Public space*, Cambridge : Cambridge University Press, 1992
[966] PAUMIER, C.B., *Creating a vibrant city center: urban design and regeneration principles*, Washington D.C : Urban Land Institute, 2004
[967] SHAFTOE, H., *Convivial urban spaces. Creating effective public places,* London : Earthscan, 2008
[968] MANGIN, D., *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine,* Paris : La Villette, 2004
[969] WORPOLE, K., KNOX, K., *The social value of public spaces*, York : Joseph Rowntree Foundation, 2008
[970] LOW, S., SMITH, N., « Introduction. The imperative of public space », In *The politics of public space*, New York : Routledge, 2006, pp. 1-16
[971] BOULEKBACHE-MAZOUZ, H., « Lire l'espace public pour mieux l'écrire », *Études de communication*, vol. 31, 2008, pp. 93-110
[972] HOOPER, F., *Greek realities. Life and thougt in ancient Greece*, New York : Charles Scribner's Sons, 1967. Hooper écrit que chaque visiteur d'Athènes en entrant par ses portes se dirige directement vers le lieu central de l'agora et que pour les habitants mêmes, celle-ci est incontestablement le lieu le plus fréquenté : *For the men of Athens it was not a question of going there occasionaly hiping to see somebody, they went there all the time expect to see everybody*, et notamment p. 246
[973] GRESSET, P., « De l'agora à l'espace public », *Paris-Projet*, no. 30-31, 1993, pp. 25-33

lieu de dialogue entre les *polites* et les *archontes*, et de ce fait, l'espace public dans ce sens-là fut la condition *sine qua non* de la *polis* grecque affirmant la souveraineté de la communauté des citoyens[974]. Le lieu physique de l'*Agora* est ainsi lié à l'expression libre et au croisement d'idées entre des groupes sociaux pas toujours homogènes[975]. C'est à partir de cette forme urbaine et de cet usage social, qu'apparaitra ultérieurement la *place publique occidentale* dont l'évolution historique sera tant liée aux régimes démocratiques. Dans la *polis* grecque les hommes sont égaux face aux lois [*isonomia*] mais ils sont surtout tous attendus de participer aux affaires publiques. Or, l'espace public n'a pas une image physique clairement définie : *The early agora had an amorphous and irregular form […] often the adjoining buildings are thrown about in irregular order*[976]. Au contraire, son importance réside dans sa fonctionnalité en tant que lieu d'exercice des droits civils. Cette utilité *civile* se transforma petit à petit en une utilité *économique*. L'agora grecque se transforme en un espace nécessaire pour la vie urbaine et pour la montre[977], mais au fil du temps, elle rassemblera davantage les activités liées au commerce et sa fonction deviendra de plus en plus concrète ; la marchandisation de l'espace engendre progressivement l'affaiblissement de la fonction politique. Lewis Mumford souligne : *Partial enclosure came in as one of the new luxuries of the hellenistic periode when citizens lost their freedom*[978]. Or, l'agora ne fut pas un espace idyllique de dialogue et de participation active pour tous les membres de la société, l'accès était réservé aux *athéniens* et non aux *métèques* ou aux esclaves[979]. Malgré son élitisme l'Agora grecque fut l'ancêtre des espaces publics contemporains qui, aujourd'hui, offrent beaucoup plus de possibilités d'accès et d'usage à un public beaucoup plus varié et étendu.

3.1.2 L'espace public : essais de définition

Le terme *espace public* est amplement utilisé au sein de nombreuses disciplines telles que l'architecture, la sociologie ou la géographie, chacune focalisant sur ses aspects tangibles, ses significations sociales ou ses échelles géographiques. Toutefois, ce terme générique cache une notion ambiguë et complexe, il désigne d'abord, un espace immatériel de débat politique, un *lieu* qui fait apparaitre, publiquement, la confrontation des opinions privées[980]. Deuxièmement, l'usage du terme au pluriel (espaces publics) décrit plus clairement la spatialité de ceux-ci, voire leur inscription concrète dans un endroit géographiquement situé permettant aux citoyens d'y accéder, d'y parler, d'y circuler. À partir de maintenant, nous utiliserons le terme *espaces publics* pour nous référer aux *espaces physiques* à *accès public*. L'aspect physique est ainsi approché à travers un double registre : en tant que contexte matériel des actions immatérielles, voire des interactions sociales[981]. Comme le souligne Rob Shields, chaque concept spatial n'est de cette manière, que le résultat final de différents processus de la spatialisation sociale[982].

Le terme *public* apparaît pour la première fois en 1470 pour désigner le bien commun (*the common good*), tandis qu'en 1542, il est utilisé pour décrire ce qui est apparent à l'observation générale. Il faudra toutefois attendre le

[974] CASTORIADIS, C., « La polis grecque et la création de la démocratie », Dans *Domaines de l'homme : les carrefours du labyritnhe II* Paris : Seuil, 1986, pp. 261-306 et notamment pp. 287-289. Castoriadis note que d'après le droit athénien un citoyen qui refusait de prendre parti dans les luttes civiles qui agitaient la cité devenait *atimos* (sans honneur) et perdait ses droits politiques. La démocratie directe désignait ainsi une démocratie sans représentants et sans experts basée sur l'auto-constitution et l'auto-activité
[975] VOISIN, B., « Espaces publics, espaces de ville, espaces de vie », Dans *User, observer, programmer et fabriquer l'espace,* sous la direction de Toussaint J-Y. et Zimmermann M., Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2001 et notamment p. 36
[976] MUMFORD, L., *The city in history. Its origins, its transformations and its prospects*, *op.cit.,* et notamment p. 149
[977] SCHMITT-PANTEL, P., « Collective activities and the political in the greek city », In O. Murray and S. Price (eds.), *The Greek City: From Homer to Alexander,* Oxford : Clarendon Press, 1990, pp. 199-213
[978] MUMFORD, L., *The city in history. Its origins, its transformations, and its prospects*, *op.cit.,* et notamment p. 145
[979] VOISIN, B., « Espaces publics, espaces de ville, espaces de vie », *op. cit.*
[980] PAQUOT, Th., *L'espace public*, Paris : La Découverte, 2009
[981] SÖDERSTRÖM, O., « Vers une géographie de l'espace public », *Architecture et comportement*, vol. 7, no. 1, 1991, pp. 47-60
[982] SHIELDS, R., *Places on the margin. Alternatives geographies of modernity*, London : Routledge, 1991 et notamment p. 29

XVII[e] siècle pour que la distinction entre *public* et *privé* prenne sa signification actuelle[983]. Richard Sennet retrace le premier bouleversement du sens du terme au XIX[e] siècle, lorsque l'espace physique perdra une grande partie de son spontanéité. La montée de la bourgeoise et la consolidation de la sphère familiale contribueront à l'apparition de nouvelles règles de comportement social, de sorte que l'*extérieur* semble beaucoup moins rassurant que l'espace *intérieur*. C'est finalement à partir de cette époque que l'espace public, dans sa spatialité, a commencé à se distinguer clairement de l'espace privé. Toutefois, il faudra attendre beaucoup plus tard pour que le terme soit consciemment utilisé pour décrire les éléments spatiaux urbains[984]. En 1932, Pierre Lavedan fait une première distinction entre les *espaces libres* et les *espaces bâtis*[985], et depuis, un vocabulaire assez riche révèle la préoccupation des aménageurs pour ce type d'espaces *ouverts* urbains. Une épistémologie de l'espace public apparaît dans les années 70, à l'époque du renouvellement terminologique de la majorité des concepts spatiaux[986]. Le vocabulaire traditionnel utilisé par les historiens et les urbanistes est appelé ainsi à s'adapter aux mutations plus générales qui ont eu lieu dans les domaines de la technique, de la politique et de la culture[987].

Un simple feuilletage des dictionnaires est révélateur de la pléthore d'acceptions du terme *espaces publics*[988] ; une chose reste sûre : le destin de ces derniers est lié à celui de la ville[989]. François Tomas signale qu'il serait plutôt naïf de parler de la mort des espaces publics, quand aujourd'hui, non seulement ils ne disparaissent pas, mais, au contraire, ils acquièrent de nombreuses nouvelles formes et métissages[990].

En 1962, Jürgen Habermas publiait sa thèse sous le titre *L'Espace public : archéologie de la publicité comme dimension constitutive de la société bourgeoise*[991]. Habermas s'intéressait surtout à l'acception du concept dans son aspect médiatique en définissant l'espace public comme une sphère de débat à l'intérieur d'une collectivité ou d'une société. Tout espace de débat, même privé, englobe la notion d'espace public qui acquiert de cette manière une dimension non-spatiale et non-temporelle[992], de sorte qu'un journal ou une revue génèrent des espaces publics portant sur des thèmes assez divers. Habermas se penchera surtout sur la création immatérielle du concept au sein de la société bourgeoise, mais il n'omet toutefois pas de mentionner que cette sphère de discussion et de critique, cultivée par l'intelligentsia de l'époque, prend surtout vie dans des espaces clos et privés : les cafés ou les salons-de-thé fleurissants du XIX[e] siècle[993].

La matérialité des espaces publics sera surtout analysée après la Deuxième Guerre mondiale, dans un contexte de criticisme virulent du mouvement moderne. La principale inquiétude des théoriciens repose sur le fait que les espaces publics, représentant pendant longtemps un *topos* commun, risquent de perdre leur contenu en devenant des lieux abstraits et non communautaires[994]. Les sciences de l'homme tournent leur intérêt vers l'aspect urbain

[983] SENNET, R., *The fall of public man*, Cambridge : Cambridge University Press, 1976 et notamment p. 16
[984] En effet le terme espaces publics est sous-entendu déjà dans les textes du baron Haussmann, de Camillo Sitte et d'Erwing Urnwin à travers des termes comme *surfaces vertes, voies*. Cf. STEIN, V., *La reconquête du centre-ville. Du patrimoine à l'espace public*, thèse de doctorat, Université de Genève, 2003
[985] LAVEDAN, P., *L'histoire de l'urbanisme / 3. Époque contemporaine*, *op.cit.*
[986] ZEPF, M., (dir.) *Concerter, gouverner et concevoir les espaces publics urbains*, Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2004
[987] TOMAS, F., « L'espace public, un concept moribond ou en expansion ? », *Géocarrefour*, vol. 76, no. 1, 2001, pp. 75-84
[988] Cf. particulièrement *Dictionnaire de l'urbanisme*
[989] BESSE, J.-M., « L'espace public : espace politique et paysage familier », conférence présentée lors des Rencontres de l'espace public, Lille, 14 décembre 2006
[990] TOMAS, F., « L'espace public, un concept moribond ou en expansion ? », *op.cit.*, et notamment p. 83
[991] Le texte ayant pour titre *Strukturwandel der Öffentlichkeit* sera traduit en français par Marc de Launay
[992] BASSAND M., COMPAGNON A., JOYE D., et al., *Vivre et créer l'espace public*, Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2001 et notamment pp. 11-12
[993] HABERMAS, J., *L'espace public*, Paris : Payot, 1978 [1962]
[994] DEVILLARD, V., JANNIÈRE, H., « Espaces publics, communauté et voisinage 1945-1955 », Dans V. Picon-Lefebvre (dir.), *Les espaces publics modernes, situations et propositions*, Paris : Le Moniteur, 1997

et s'allient aux disciplines appliquées, comme l'urbanisme, en approchant les espaces publics à travers leurs aspects techniques, esthétiques et sociaux. La géographie urbaine, apparue à la même époque, et l'intégration de l'urbanisme aux disciplines universitaires en France, font preuve de cette évolution des sciences au profit du sujet *ville* et par conséquent de ses espaces collectifs.

La *communication* entre les personnes reste un des éléments piliers de la notion d'espace public ; communiquer avec l'autre signifie communiquer avec ce qui est diffèrent du soi. À cet égard, Habermas, dans les révisions de son texte original de 1962, admettra que le *public* ne concerne pas seulement la classe bourgeoise mais aussi d'autres classes sociales. Hanna Arendt ajoutera que si la Nature embrasse la solitude et parfois l'individualité, le contexte urbain est inimaginable sans l'autre qui rend possible chaque processus de confrontation et par conséquent chaque relation sociale[995].

L'espace public, selon Arendt, produit le social ou *societas* et génère le besoin d'un effort constant de négociation, elle dira plus particulièrement : *être politique, vivre dans une polis, cela signifiait que toutes choses se décidaient par la parole et la persuasion et non par la force ni la violence*, et d'ajouter que *les mots justes trouvés au bon moment sont de l'action […] seule la violence brutale est muette*[996]. Le public, d'après Arendt, contrairement à la famille, ne connaît aucun commandement ni soumission[997]. Le commun [*koinon*] résulte aussi de l'action et de la parole, les deux pierres angulaires de la *polis* démocratique ; c'est l'espace apparent à tous et l'espace où chacun peut être vu par tous. Cette publicité des choses et des hommes assure un certain degré d'objectivité pour plusieurs regards subjectifs. Ainsi, continue Arendt, *la réalité du domaine public repose sur la présence simultanée des perspectives, d'aspects innombrables*[998]. Pour Habermas, l'espace physique dans son registre matériel joue le rôle d'une *soupape de sûreté* de la démocratie en offrant un souffle et une possibilité de décharge à la société dans des moments où cette dernière en a besoin. Or, ce monde commun à tous n'est guère identique pour tous. Étant le champ commun de rencontre, l'espace public donne toutes les possibilités pour qu'un accord lucide s'effectue entre ses usagers ayant des intérêts différents. Richard Sennet ajoutait qu'aucun développement personnel, aucune conscience de ce que nous sommes et par conséquent aucun questionnement envers le *status quo* de chaque époque, ne serait possible dans un domaine public *mort*. Toutefois, cette mort, insiste Richard Sennet, ne concerne pas tant la disparition de quelques activités physiques, mais surtout l'effacement de la différence et du conflit[999].

À l'interstice du social et du physique, les espaces collectifs urbains ne sont guère *le reste* du bâti[1000], même s'ils sont relativement vides par rapport à la densité des constructions, ils prennent toute leur importance dans le tissu urbain justement grâce à cette vacuité : *Le vide […] il constitue le lieu par excellence où s'opèrent les transformations, où le Plein serait à même d'atteindre la vraie plénitude*[1001]. Dans cette lignée, le vide des lieux publics ne signifie guère l'absence, mais au contraire, une forte présence qui se traduit par la multitude d'enjeux, de stratégies et de représentations.

---

[995] ARENDT, H., *Condition de l'homme moderne*, (trad.) par Georges Fradier, Paris : Pocket, 1963 et notamment p. 71
[996] *Ibid*., et notamment p. 63
[997] *Ibid*.
[998] *Ibid.,* p. 261. Arendt ajoutera qu'il est important que les hommes vivent suffisamment les uns près des autres pour que les possibilités d'action commune soient toujours présentes
[999] SENNET, R., *The fall of public man*, *op.cit.*
[1000] FORD, L., *The spaces between buildings*, Baltimore, Maryland : Johns Hopkins University Press, 2000
[1001] CHENG, F., *Vide et plein : le langage pictural chinois*, Paris : Seuil, 1991

Il n'est pas possible de faire une liste exhaustive des espaces publics car elle devrait contenir des espaces minéraux ou verts, des ruelles, des placettes, des cours, des autoroutes, des fronts de mer, des quais, des parvis de gares, des ponts, des escaliers, des jardins suspendus ou des terre-pleins avec des fontaines, des rues mixtes et des ceintures vertes[1002], et elle ne serait jamais en mesure de catégoriser dans son intégralité toutes les nuances des espaces verts, de recréation, de transition ou de forte appropriation[1003]. La désignation de *public* ne résulte alors pas automatiquement des espaces ayant les mêmes caractéristiques ni les mêmes enjeux.

Le terme *domaine public* apparaît en 1833 quand Proudhon proposa la distinction, au sein du droit public, entre les domaines *public* et *privé*[1004]. Le premier sera donc protégé comme propriété inviolable et sacrée, mais une définition purement juridique ne révèle pas l'ampleur du concept. En effet, certains espaces, dits publics, sont très souvent privatisés dans la pratique alors que d'autres, dits privés, deviennent *publics* par les usages qu'ils génèrent (cours, entrées d'immeubles, etc.)[1005]. Enfin, un nombre non négligeable de bâtiments privés ayant une vocation publique conduisent certains auteurs à emprunter le terme *semi-publics*[1006]. Ainsi, si l'approche juridique met l'accent sur la question d'appartenance légale d'un lieu, l'approche urbanistique le met sur son vécu par le biais des pratiques et des représentations. Paul Claval dira : *Est public tout espace auquel les gens peuvent accéder sans contrôle et circuler librement sans avoir à payer des droits*[1007]. Perla Korosec-Serfaty nomme *espaces publics*, les espaces qui se caractérisent par une grande variété de pratiques et par la présence d'un grand nombre d'usagers[1008] ; tandis que Michel Sablet se lance dans une définition plus qualitative et moins réglementaire : *C'est le sel de la ville […] le récepteur du piéton […] se constitue par les constituantes qu'il sert ; la satisfaction des besoins sensoriels, les déplacements utilitaires, les relations sociales, les échanges économiques […] la colonne vertébrale à partir de laquelle la ville est innervée*[1009]. Il est ainsi peu probable de pouvoir donner une définition universelle du terme.

La présence et la circulation émergent en tant que questions primordiales au cours de chaque tentative pour définir l'espace public car – en raison de leur fluidité matérielle – elles entraînent une transformation constante des lieux. Les *espaces-seuils* constituent un autre exemple du paysage nuageux liés aux efforts pour trouver une définition de ce qui est public et de ce qui ne l'est pas. Les limites visuelles des lieux ayant des statuts différents ne coïncident pas avec les limites juridiques, provoquant ainsi des problèmes de gestion. La difficulté de parler alors d'espaces publics réside dans le fait que ces derniers sont rarement mono-sémantiques et qu'ils présentent un caractère dual entre : public/privé, intime/extrême, individu/collectif[1010]. Aucun espace public ne peut être alors jugé *a priori* par rapport à ses qualités, tout intérêt surgit de l'examen des attentes, des interprétations et des différents contenus sociaux qui font que les espaces publics sont réellement publics.

[1002] SABLET, M., *Des espaces urbains agréables à vivre : places, rues, squares et jardins*, *op.cit.*

[1003] Pour une plus ample description des types d'espaces publics Cf. RYAN, Z., *The good life: new public spaces for recreation*, New York : Van Alen Institute, 2006. Cf. aussi CZERNIAK, J., HARGREAVES, G., *Large Parks*, New York : Princeton Architectural Press, 2007

[1004] DIAZ-PEDREGAL, P., « Grandeurs et servitudes des espaces publics », *Architecture d'aujourd'hui*, no. 198, septembre 1978, pp.1-8

[1005] STEIN, V., *La reconquête du centre-ville : du patrimoine à l'espace public*, *op.cit.*

[1006] Tel est le cas de nombreux exemples de centres commerciaux surtout aux États-Unis. Cf. HOUSSAY-HOLZSCHUCH, M., GELEZEAU, V., SANJUAN, T., et al., *Une géographie des espaces publics dans les pays intermédiaires*, Lyon : Laboratoire environnement, ville, société - École normale supérieure : Lettres et sciences humaines, 2007 et notamment pp. 16-20

[1007] CLAVAL, P., « Clesthenes, Habermas, Rawls et la privatisation de la ville », Dans C. Ghorra-Gobin (dir.), *Réinventer le sens de la ville*, Paris : L'Harmattan, 2001, pp. 23-31

[1008] KOROSEC-SERFATY, P., « La sociabilité publique et ses territoires : places et espaces publics urbains », *Arch. & Comport. / Arch. Behav*., vol. 4, no. 2, 1988, pp. 111-132

[1009] SABLET, M.D., *Des espaces urbains agréables à vivre: places, rues, squares et jardins*, *op.cit.*

[1010] BRUNET, R., FERRAS, R., THERY, H., *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*, *op.cit.*

Pour parler d'espaces publics il faudrait ainsi parler de pouvoirs exercés et exprimés sur l'espace public. Pour Peter Marcuse, ils sont véritablement démocratiques, ils accueillent l'interruption de la routine et permettent même une tentative d'illégalité[1011]. En effet, les usages non planifiés et imprévus, dira-t-il, sont ceux qui rendent démocratique un espace physique collectif. On pourrait alors se demander si l'aménagement, au-delà de permettre l'accès et de générer du plaisir pour tous, ne pourrait-il pas avoir aussi pour objectif de rendre ces espaces plus démocratiques ? La crainte du déclin des espaces publics est une contrainte évoquée par plusieurs chercheurs[1012], et de fait, l'occupation, la propriété et l'a-politisation de l'espace public émergent en tant que thématiques très courantes au sein des débats actuels. Chaque problématique autour de l'avenir des espaces publics nécessiterait ainsi un *creusement* de la complexité des formes, des échelles de gestion, des types et des degrés d'usage[1013].

La privatisation ou les manières d'appropriation des espaces publics, préoccupent de plus en plus les théoriciens[1014]. Jusqu'où les *shopping malls,* qui ont proliféré au cours des dernières années[1015], ou les plazas construites par des groupes immobiliers[1016], sont-ils publics ? En effet, dira Margaret Kohn : *In a private house one can arrange things the way one wants them. In public she is confronted by visible reminders of the fact that others may want different things*[1017]. Le contrôle excessif d'accès n'est pas la seule menace des espaces publics[1018], leur publicité est aussi contestée par la multiplication des formes de surveillance. Enfin, de grands questionnements émergent sur le constat du passage progressif de gouvernance et de conception des lieux publics aux mains d'acteurs privés[1019].

3.1.3 Critiques, attentes et convoitises : des espaces publics en débat

L'aménagement des espaces publics est tout d'abord régi par un objectif très pratique : améliorer la fréquentation et l'image des espaces situés entre les constructions[1020]. Or, la diversité morphologique et sociale de ces espaces exige des actions qui ne sont guère faciles à mener en raison de l'interrelation des responsabilités et des intérêts ; les statuts, les modes de gestion et d'entretien sont souvent éparpillés au sein de plusieurs services et départements[1021]. Si pendant longtemps les espaces communs furent la préoccupation d'une élite d'experts, aujourd'hui ceux qui ont un mot à dire sur l'avenir des lieux publics se multiplient jour après jour : aux autorités publiques s'ajoutent ainsi les promoteurs privés, mais aussi les associations d'habitants ou de simples initiatives d'individus[1022].

[1011] MARCUSE, P., « The paradoxes of public space », *Journal of Architecture and Urbanism*, vol. 38, no. 1, 2014, pp. 102-106
[1012] PUTMAN, R.D., *Bowling alone: the collapse and revival of American community*, New York : Simon & Schuster, 2000
[1013] LANGSTRAAT, F., MELIK, R.V., « Challenging the 'end of public space'. A comparative analysis of Publicness in British and Dutch Urban Spaces », *Journal of Urban Design*, vol. 18, no. 3, 2013, pp. 429-448
[1014] ORUM, A.M., NEAL, Z.P., (eds.), *Common ground? Readings and reflections on public space*, New York : Routledge, 2010
[1015] HANNIGAN, J., *Fantasy City. Pleasure and profit in the postmodern metropolis*, London : Routledge, 1998
[1016] SMITHSIMON, G., « Dispersing the crowd. Bonus plazas and the creation of public space », *Urban Affairs Review*, vol. 43 no. 3, 2008, pp. 325-351
[1017] KOHN, M., *Brave new neighborhoods. The privatisation of public space*, New York : Routledge, 2004
[1018] FRANCIS, M., « Control as a dimension of public-space quality », In I. Altman and E.H. Zube (eds.), *Public places and spaces*, New York : Plenum Press, 1989
[1019] MADDEN, D. J., « Revisiting the end of public space. Assembling the public in an urban park », *City & Community*, vol. 9, no. 2, 2010, pp. 187-207
[1020] SABLET, M., et notamment p. 11
[1021] CARMONA, M., *Public places, urban spaces. The dimensions of urban design*, Oxford : Architectural Press, 2003
[1022] STAUSKIS, G., ECKARDT, F., « Empowering public spaces as catalysers of social interactions in urban communities », *Town planning and architecture*, vol. 35, no. 2, 2011, pp. 117-128

À la complexité administrative et organisationnelle des lieux publics s'ajoute celle des représentations des acteurs et des habitants[1023]. Le véritable enjeu pour les aménageurs est, selon Jean Remy, de surmonter leurs propres représentations face aux espaces chargés d'évocations multiples, et il se demande à ce sujet : *La ville contemporaine ne devient-elle pas de moins en moins un lieu de pratiques, pour devenir un espace représenté*[1024] ? À l'heure actuelle, l'aménagement des lieux publics exige de mieux comprendre ses usages, en sus d'une approche morphologique, à un niveau plus profond de symbolismes que ces lieux contiennent. Ainsi, au-delà des interventions tangibles dans les espaces, ces derniers subissent et véhiculent des imaginaires forts, construits par les différents acteurs qui y agissent[1025].

La création d'espaces publics *réussis*, animés et accueillants est décrite par certains comme l'enjeu majeur de la société contemporaine[1026]. Toutefois, l'espace public n'a pas été vraiment *créé* au fil des années, mais il existait au même titre que la ville. En 1831, Victor Hugo observe le caractère aléatoire et chaotique des rues qui sont créées progressivement et ordonnées par les besoins des hommes : *Le temps est l'architecte, le peuple est le maçon*[1027]. Par ailleurs, l'image de l'espace public, dira Panagiotis Tournikiotis, fut le résultat du passage du temps, les rues s'ajoutaient les unes aux autres en formant un tissu irrégulier. Or, déjà au Moyen Âge, l'empreinte que l'homme laisse sur les espaces publics acquiert une valeur symbolique porteuse de significations de la société, c'est pour cette raison, d'ailleurs, qu'Ola Söderström insiste sur le fait que la matérialité de l'espace public occidental mérite un regard approfondi[1028]. Toute intervention volontaire ne s'effectue pas sur un territoire neutre mais sur un territoire ayant ses propres règles ; être en public ne signifie pas pouvoir tout faire : *Essayez de piquer un sprint dans la rue sans être habillé en jogger et vous verrez*[1029]. Les individus sentent qu'ils font partie d'un certain *ensemble*, mais la question serait surtout de savoir comment faire pour que les individus sentent qu'ils font partie d'une certaine *collectivité* ? Cela amène certains sociologues[1030] à mettre la question de l'urbanité au cœur du débat actuel sur l'aménagement des espaces publics[1031], mais il s'agit cependant d'une notion épineuse. À l'opposé de la ruralité, l'urbanité désigne un certain style de vie lié à l'individualisation, au multiculturalisme, à la globalité, elle présuppose un espace de convivialité contrairement à l'intimité du privé[1032].

La promotion de la marche sera ainsi dépendante des nouveaux enjeux de la métropolisation et de la quête d'urbanité, qui porteront sur des échelles géographiques différentes[1033]. La tendance à centraliser les opérations dans les centres anciens des grandes capitales, au cours des années 80 et 90, s'est aujourd'hui inversée et les actions menées affichent une répartition plus *égalitaire* sur le territoire urbain. Dans cet ordre d'idées, penser la

[1023] DUGENY, F., « Espaces publics : espaces de vie, espaces de ville », Dans IAURIF, *Espaces publics. Espaces de vie, espaces de ville*, no. 133-134, 2002
[1024] REMY, J., « Présentation *», Espaces et sociétés,* no. 62 (numéro spécial : Espace public et complexité sociale), 2/1990, pp. 5-8
[1025] ALLEN, J., « Ambient power. Berlin's Potsdamer Platz and the seductive logic of public spaces », *Urban studies*, vol. 43, no. 2, 2006, pp. 441-455
[1026] WALZER, M., « Pleasures and costs of urbanity », *Dissent*, vol. 33, no. 4, 1986, pp. 470-475. MOUDON, A.V.*, Public streets for public use*, New York : Columbia University Press, 1991, COOPER-MARCUS, C., FRANCIS, C., (eds.), *People places: design guidelines for urban open space*, New York : Van Nostrand-Reinhold, 1990
[1027] ΤΟΥΡΝΙΚΙΩΤΗΣ, Π., « Η αρχιτεκτονική του δημόσιου χώρου στις ευρωπαϊκές πόλεις ως τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο » *Αρχιτέκτονες*, τευχ. 37, 2003, pp. 58-61
[1028] SÖDERSTRÖM, O., « Vers une géographie de l'espace public », *Architecture et comportement,* vol. 7, no. 1, 1991, pp. 47-60 et notamment p. 52
[1029] PÉLEGRIN-GENEL, É., *Des souris dans un labyrinthe*, Paris : La Découverte, 2010
[1030] BASSAND, M., COMPAGNON, A., JOYE, D., et al., *Vivre et créer l'espace public, op.cit.*
[1031] *Ibid*.
[1032] VLES, V., BERDOULAY, V., CLARIMONT, S., *Espaces publics et mise en scène de la ville touristique*, Rapport de recherche, Paris : Ministère délégué au Tourisme, direction du Tourisme – laboratoire SET UPPA-CNRS, 2005
[1033] BANERJEE, T., « The future of public space: beyond invented streets and reinvented places », *Journal of the American Planning Association*, vol. 67, no. 1, 2001, pp. 9-24

marche actuellement signifierait la penser à toutes les échelles de la ville et abandonner les convictions du passé qui exigeaient de lier la marche à pied aux espaces publics du centre-ville et la voiture aux espaces collectifs dans le périurbain[1034].

Les aménageurs s'éloignent de plus en plus du pur esthétisme, souligne Ghorra Gobin, et cherchent surtout à communiquer – par le biais de l'empreinte matérielle – la dimension symbolique du *vivre ensemble*[1035]. Face à l'homogénéisation des espaces publics, provenant d'un éclatement de la culture urbaine, l'aménagement est aujourd'hui appelé à redonner aux lieux leurs particularités issues des identités collectives[1036]. L'urbanité se trouve non seulement dans l'enseignement de la différence, mais aussi dans la lisibilité de la structure urbaine. Toutefois, comme le souligne Michel Bassand, nous ne pouvons pas *créer* l'urbanité par le simple frottement entre les différentes couches sociales[1037], car elle affronte – suggère Cynthia Ghorra-Gobin[1038] – un déclin sérieux et son regain ne sera pas une tâche facile. L'apothéose de la banlieue résidentielle à l'américaine et le rêve du jardin (*backyard*) individuel, ont fait que l'urbanité et le piéton soient liés aux centres denses.

À la perplexité spatiale, s'ajoute une fluidité d'activités peu canoniques, des usages contradictoires ou imprévus. L'aménagement en tant qu'action volontariste résultera ainsi de certaines pratiques qui à leur tour, en tant que *contre-actions*, agiront face aux objectifs ou aux intentions initiales des aménageurs. Pendant longtemps, les techniciens et les professionnels ont cherché à trouver des réponses pour comprendre comment faire mieux les choses, or, Catherine Foret souligne que ces dernières années les aménageurs empruntent une approche moins décisive et plus interrogative pour chercher plutôt pourquoi faire les choses[1039].

Un des objectifs majeurs de l'aménagement des espaces publics est notamment la satisfaction des habitants qui choisissent de se mouvoir à pied, mais de très nombreuses villes qui se sont développées autour de la voiture ont usurpé l'espace vital des piétons en les éloignant ; Christopher Alexander met l'accent sur cette consommation inégale de l'espace quand il dit : *Because when people use cars, each person occupies almost 100 times as much space as he does when he is a pedestrian […] in other words the use of cars has the overall effect of spreading people out and keeping them apart* [1040]. D'un autre côté, l'espace du piéton ne peut être aléatoirement *créé* dans la ville car sa liaison organique avec plusieurs fonctions urbaines et sa répartition équilibrée dans le tissu sont des facteurs cruciaux pour la réussite des espaces publics. Concentrer des espaces idéaux pour marcher dans un secteur de la ville, fait de la marche une activité cloisonnée qui ne se déploie pas naturellement dans l'espace public. Ceci provoquera, selon Alexander, non seulement une homogénéisation des espaces en termes morphologiques mais également une homogénéisation des pratiques.

L'importance du réseau piétonnier n'émerge pas tellement en termes de surfaces de piétonnisation, mais surtout de continuité des itinéraires, ce qui exige, selon John Antoniou[1041], une certaine uniformité de ces derniers pour aider les piétons à les repérer et à les suivre. De plus, chaque réseau piétonnier reste étroitement dépendant de

[1034] OSTROWETSKY, S., « Les centres urbains », *op.cit.*, et notamment p. 91
[1035] GHORRA-GOBIN, C., « L'architecte, la façade et le piéton », *Le débat*, no. 155, 2009, pp. 170-174
[1036] BERDOULAY, V., « Le lieu et l'espace public », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 41, no. 114, 1997, pp. 301-309
[1037] BASSAND, M., COMPAGNON, A., JOYE, D. et al., *Vivre et créer l'espace public, op.cit.*
[1038] GHORRA-GOBIN, C., « Les espaces publics, capital social », *Géocarrefour*, vol. 76, no. 1, 2001, pp. 5-11
[1039] FORET, C., « Piétons, créateurs de ville », Dans J.J. Terrin et J.B. Marie (dir.), *Le pieton dans la ville. L'espace public partagé = Walking in the city. Sharing public space: Amsterdam, Copenhagen, Lausanne, London, Lyon, Paris, Wien*, Paris : Parenthèses, 2011
[1040] ALEXANDER, Ch., *A pattern language: towns, buildings, constructions*, *op.cit.*, et notamment p. 65
[1041] ANTONIOU, J., « Planning for pedestrians », *Ekistics*, no. 194, january 1972, pp. 55-71

ses *nœuds*, et pas seulement de ses *axes,* car c'est autour d'eux que se développent les activités qui alimentent davantage les pas du piéton. Avant même de parler d'utilisation des lieux, le mouvement pédestre est dépendant de la configuration spatiale[1042], or, au-delà de l'objectif de mettre en relation les espaces publics accueillant la marche, la compréhension des particularités des marcheurs surgit aussi comme un défi majeur. Ils n'aiment pas tous les revêtements marbrés et ils ne sont pas toujours motivés pour monter sur une terrasse suspendue ; le reflex des concepteurs de vouloir mettre les usagers dans des groupes plus ou moins homogènes (des personnes âgées, des cyclistes, des personnes avec des poussettes), n'assure pas des résultats répondant aux réels besoins de tous. Une catégorisation *aveugle* des usagers reste insuffisante, voire simpliste car chacun d'entre nous peut appartenir simultanément à des catégories différentes.

Cette systématisation des usagers n'est pas hasardeuse ; elle est le résultat d'une longue histoire au cours de laquelle le terme *aménager* signifiait surtout *équiper*. Or, comme le souligne Michel Sablet, *équiper* est une notion quantitative qui consiste à poser des objets ou des éléments dans l'espace et qui ne présuppose pas la cherche de relations que ce positionnement générera. En contrepartie, *aménager*, toujours selon Sablet, est *de facto* une notion qualitative qui nécessite une créativité et une implication par rapport à des questions sociales afin de mettre en scène la vie de l'espace collectif. En dernier lieu, analyser les besoins de la marche nous oblige à envisager l'espace surtout en termes d'aménagement et moins en termes d'équipement. En acceptant celle-ci comme un *ingrédient* nécessaire, une source de vie, de cohésion et de substance des lieux publics, démontre bien que le seul souci d'équiper l'espace ne serait jamais suffisant pour que la marche fleurisse[1043]. Les passants jouent ainsi le rôle d'un *thermomètre* mesurant l'ambiance et le *succès* des espaces publics : *Quoi de plus triste, de plus froid, de plus mort que le plus parfaitement aménagé espace urbain lorsque la ville dort ?*[1044].

Les aménageurs sont cependant obligés de suivre une stratégie présupposant certains besoins comme essentiels, tout en essayant d'anticiper les comportements des marcheurs et les impacts que ceux-ci auront sur l'espace public. Marcher sans obstacles est sans doute un des premiers besoins des piétons, le confort de son trajet et l'accessibilité à des fonctions différentes de la ville suscite des aménagements tenant compte de la diversité de l'environnement parcouru et pas uniquement de la largeur du trottoir ou de la convenance du mobilier[1045]. Sans oublier que chaque aménagement de l'espace n'est pas *innocent* dans le sens où son pouvoir de *faciliter* ou, au contraire, *d'entraver* tel accès ou tel usage, est le reflet d'aspirations plus complexes que le simple souhait de favoriser la marche. En outre, la division excessive de la surface des espaces publics en espaces de mouvements et en espaces d'arrêts, consiste, selon Olivier Ratouis, en un réflexe hérité du passé[1046]. En réalité, le piéton suit un trajet imprévisible, il peut s'asseoir là où ce n'est pas prévu ou être obligé *de payer sa pause* sur une placette qui, en l'absence de bancs, n'a que de nombreuses terrasses de cafés à offrir. Le cheminement piétonnier a été, tout au long de l'histoire, massivement abordé comme une question d'accessibilité qui était surtout liée à l'efficacité de circuler. Les urbanistes du XX^{e} siècle transforment les rues en réseaux d'évacuation de flux automobiles suivant le modèle de la ville américaine, souligne Mike Davis. La précipitation pour faciliter l'accès[1047], a canalisé la circulation en couloirs en tenant compte des contraintes de sécurité. Toutefois, dès les années 80,

[1042] CUTINI, V., « Urban space and pedestrian movement – A study on the configurational hypothesis », *Cybergeo*, no. 111, 1999, pp. 65-74
[1043] VLASTOS, T., THORSON, O., « Walking as a pillar in the sustainable mobility planning », In *Proceedings of the 21st international conference Walk 21 - Getting communities back on their feet and of the 23rd International Workshop of the International Cooperation on Theories and Concepts in Traffic Safety ICTCT*, 16-19 November 2010, Hague, The Netherlands
[1044] BERNFELD, D., « La rue-spectacle », Dans Académie nationale des arts de la rue (dir.), *Livre blanc des arts de la rue*, 1979, pp. 41-44
[1045] BROCHE, M., *La ville à pied : pour un aménagement urbain mieux adapté au piéton, op.cit.*
[1046] RATOUIS, O., « Le sens de la marche dans le pas de Walter Benjamin », *Les Annales de la Recherche urbaine*, no. 57-58, 1992-1993, pp. 71-80
[1047] DAVIS, M., *City of quartz. Excavating the future in Los Angeles*, New York : Verso, 1990

l'architecte allemand, Herman Hertzberger, approche la question de l'accessibilité à une échelle locale, en concluant que le système fonctionnaliste séparatif risque de nier toute gradation de celle-ci. En effet, Hertzberger note qu'il existe un *seuil* perméable séparant le *public* du *privé* et que ce seuil est négligé par la *manie* d'imposer des limites. Le manque de dialogue entre le *dedans* et le *dehors*, menace les espaces de transition des pas, si indispensables dans la ville. Hertzberger ajoutera que pour le marcheur, l'espace est appréhendé comme un continu, dont chaque limite peut être, de ce point de vue, aussi envisagée comme un seuil[1048]. Celui-ci ne désigne pas seulement une transition du corps entre deux espaces, mais aussi une transition visuelle.

Au-delà d'une approche morphologique, la question de l'accessibilité se pose aussi dans une dimension sociale et politique. L'accès dégagé vers les espaces publics ne les rend pas nécessairement *réussis* ni réellement *publics* quand ils finissent par accueillir des gens sans couleur, une masse sans volonté[1049]. Classer strictement les espaces en publics et en privés, ne tient pas compte de la complexité des limites et des nuances des lieux : *Public and private do not easily correspond to urban places*[1050]. Pour Robert Sommer, les limites ne sont pas tellement des barrages visibles ou tangibles, il faut regarder et approfondir les conflits et les négociations entre des limites invisibles de l'espace en observant des situations et des comportements : *La meilleur façon de connaître l'emplacement de frontières invisibles est de continuer à avancer jusqu'à ce que quelqu'un proteste*[1051]. Dans ce sens-là, le pouvoir d'accès n'est jamais unidimensionnel mais il est caractérisé par un degré, il touche tant la sphère physique que sociale et possède ses propres temporalités. L'accès à une place publique n'entraîne pas l'accès à l'activité qui s'y déroule à un moment précis, et de la même manière, avoir accès à un parvis dans la matinée ne signifie pas que ce parvis est accessible de la même manière au cours de la nuit[1052].

Christopher Alexander consacrera une grande partie de son travail à l'effort d'établir certaines règles de design pour conforter les cheminements piétonniers[1053]. Toutefois, dans son fameux *A Pattern Language*, il soutient qu'il est moins important d'assurer une disposition matérielle pour marcher que d'offrir une raison pour marcher : *Not every promenade is succesfull, the secret is a certain density of people using it. It must be associated also with places that in themselves attente people a destination to take their walk*[1054]. L'accessibilité, soutiendra Pierre Sansot, n'existe jamais réellement pour tous, des facteurs comme l'argent, le sexe ou les croyances canalisent notre accès à un espace public qui doit alors être réapproprié pour demeurer vivant, et cette réappropriation exige que nous ayons une forte raison d'y être, d'y retourner[1055].

Or, les piétons ne sont pas facilement séduits. Prenons l'exemple des *Docklands* où des nouvelles structures décisionnelles (investissements des infrastructures, état d'attraction des capitaux privés) réaménagent de larges surfaces de quais, qui sont des aléas au sein des projets de promotion immobilière. Seules l'ampleur et la somptuosité sont-elles alors suffisantes pour transformer un *espace entre les bâtiments* en un véritable espace public[1056] ? En focalisant surtout sur le volume des constructions et sur l'évolution technologique relative à la conception des façades, l'architecture de la fin du XX^{e} siècle a créé, dans plusieurs cas, des bâtiments *égocentriques*

[1048] HERTZBERGER, H., *Lessons for students in architecture*, Rotterdam : Uitgeverij 010 Publishers, 1991
[1049] IVESON, K., *Publics and the city*, Oxford : Blackwell, 2007
[1050] *Ibid*.
[1051] SOMMER, R., *Milieux et modes de vie. À propos des relations entre environnement et comportement*, *op.cit.*
[1052] BENN, S., GAUS, G., *Public and private in social life*, London : Groom Helm, 1983
[1053] ALEXANDER, C., *A pattern language. Towns, buildings, constructions*, *op.cit.*, et notamment p. 55 et p. 275
[1054] *Ibid*., et notamment p. 169
[1055] SANSOT, P., « Autour de l'accessibilité aux espaces publics », *Espaces et sociétés,* vol. 2, no. 62, 1990, pp. 77-82
[1056] PERRINE, M., « L'espace public des Docklands : quand le privé fait la ville / The public spaces of the Docklands: urban development and the private sector », *Géocarrefour*, vol. 76 no. 1, 2001, pp. 31-38

qui ne dialoguent pas avec l'espace qui les entoure[1057]. Cela est dû, notamment, à la prolifération de mega-bâtiments autonomes dans les grandes métropoles – comme des *hubs* de transport – nécessitant un environnement totalement contrôlé. Les trajets quotidiens s'effectuent actuellement sur des territoires plus étendus et à des vitesses variables, sans laisser de place au *dialogue* avec chaque territoire traversé. À ce propos, Sorkin note que les liaisons entre les aéroports risquent de remplacer la *main street* traditionnelle, et met en garde sur le fait que l'obsession pour la sécurité des trajets néglige tout signe de particularité dans la ville en transformant les lieux de flux en un immense *theme park*[1058]. À l'opposé, la nostalgie pour le passé ne risquerait-elle pas d'attribuer à des espaces des imaginaires préfabriqués sans laisser de la place à la non-conformité ? Don Mitchell en est convaincu : *Political activity is replaced […] by a highly commodified spectacle designed to sell*[1059].

L'espace public est un espace essentiellement politique, configuré par les pouvoirs qui s'y exercent ; sa forme et son image sont historiquement le premier champ d'affirmation des agendas économiques et idéologiques. David Attkinson remarque, à propos de la Rome fasciste, que les interventions sur l'ordre spatial (démolitions, aménagements, etc.) voilent souvent une géographie morale : *Jaywalking was outlawed and the police enforced a one way system upon the narrow pavements*[1060]. Ash Amin souligne aussi le rôle de l'espace public en tant que porteur de culture civique et d'information politique, les pratiques civiques ne sont pas liées à la morphologie, si riche, admettons-le, des espaces publics. Ces derniers, même s'ils sont parfois voués à une certaine sociabilité, n'assurent pas toujours l'épanouissement d'une véritable culture civique. La démocratie urbaine ne résulte donc pas du simple fait de créer des espaces communs *animés* et variablement fréquentés[1061].

Parallèlement, les espaces publics se trouvent récemment confrontés à de nombreuses menaces[1062], et de ce fait, certains alertent[1063] sur la transformation de leur caractère divers et pluriel en raison d'une tendance croissante – dans le contexte de mondialisation – à l'homogénéisation des formes et des usages. Les aménageurs espèrent donner vie aux espaces collectifs en recourant très souvent à un imaginaire assez attirant, mais ils échouent dans leur tentative de stimuler l'interaction sociale : *Fail to let interaction grow*[1064]. En effet, il s'agit d'imaginaires de plus en plus identiques que nous rencontrons le plus souvent dans le cas des piétonnisations d'anciens noyaux.

Cynthia Ghorra Gobin parle de deux périodes phares au cours desquelles les espaces publics, surtout en Europe, ont connu des transformations considérables : la première est celle de l'époque automobile et la deuxième celle de l'épanouissement d'actions de patrimonialisation. Ces dernières conduisent, selon Gobin, à la muséification des espaces qui ne sont finalement attractifs ou fonctionnels que pour une clientèle de touristes et d'entrepreneurs. Or, cette *mise en exposition* attenue la valeur des espaces publics en tant que lieux

[1057] GHORRA-GOBIN, C., « Réinvestir la dimension symbolique des espaces publics », Dans C. Ghorra-Gobin (dir.), *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris : L'Harmattan, 2001, pp. 5-16
[1058] SORKIN, M., « Introduction. Variations on a theme park », In *Variations on a theme park: the new American city and the end of public space*, New York : Hill and Wang, 1992
[1059] MITCHELL, D., « The end of public space? People's park. Definitions of the public and democracy », *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 85, no. 1, 1995, pp. 108-133
[1060] ATKINSON, D., « Totalitarianism and the street in the fascist Rome », In N. Fyfe, *Images of the street. Planning, identity and control in public space*, London : Routledge, 1998, pp. 9-30 et notamment pp. 14 -19
[1061] AMIN, A., « Collective culture and urban public space », *City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action*, vol. 12, no. 1, 2008, pp. 5-24
[1062] Cf. particulièrement ORUM, A.M., NEAL, Z.P., (eds.), *Common ground? Readings and reflections on public space, op.cit.*
[1063] Voir les travaux de WILSON, E., « The invisible flâneur », *New Left Review*, no. 191, 1992, pp. 90-110. Cf. aussi ZUKIN, S., *Landscapes of power: from Detroit to Disney World*, Berkeley : University of California Press, 1991. Cf. aussi GOSS, J., « The "magic of the Mall": an Analysis of form, function, and meaning in the contemporary retail built environment », *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 83, no.1 1993, pp. 18-47
[1064] MITCHELL, D., « The end of public space? People's park. Definitions of the public and democracy », *op.cit.*

d'apprentissage et d'altérité[1065]. Comme le souligne Perla Korosec-Serfaty, la transformation des quartiers anciens en sites historiques chasse certains habitants et certains emplois de leur lieu d'origine. La *muséification*, dira Serfaty, concerne la fétichisation des bâtiments mais aussi de certaines activités économiques du quartier, une fois que le paysage change, les usages qui s'y développaient traditionnellement changent aussi[1066]. Cette muséification va souvent de pair avec le désir de restituer une *esthétique du passé*. Si l'objectif initial est d'offrir un cadre calme et stylisé à la marche, cette dernière risque de perdre toute son originalité quand elle s'effectue dans un paysage identique à Copenhague, Montréal ou New York.

Certains[1067] parleront ainsi d'un *lissage* du paysage urbain qui s'exprime par la standardisation du décor et du mobilier et par le gommage, volontaire ou non, de toute aspérité[1068]. Des lieux publics deviennent ainsi plus *fascinants* mais parfois moins accessibles aux pratiques *spontanées* ou *dissonantes*. La propreté se transforme en une valeur prioritaire de la qualité d'un espace ; ce *nettoyage* dépasse les limites du simple ménage et du soin et conduit à une aseptisation généralisée de la ville qui influencera finalement l'usage même des espaces[1069]. La désodorisation quasi totale de la ville, souligne Rachel Thomas, s'accentue au cours du XX^{e} siècle par le développement de matériaux comme l'asphalte ou le verre qui lissent et couvrent chaque trace naturelle de l'environnement urbain. Cette quête pour la brillance, propre à la culture occidentale, souligne Junichirô Tanizaki, se reflète de plus en plus dans les espaces physiques :

> *Non point que nous ayons une prévention « a priori » contre tout ce qui brille, mais à un éclat superficiel et glacé, nous avons toujours préféré les reflets profonds, un peu voilés ; soit, dans les pierres naturelles aussi bien que dans les matières artificielles, ce brillant légèrement altéré, qui évoque irrésistiblement les effets du temps*[1070].

Ainsi, les espaces modernes bouleversent le paysage olfactif du piéton parallèlement à la manière dont la ville est vécue. Mary Douglas exalte : *Dirty is disorder* pour rappeler que la lutte pour la propreté est liée historiquement à la lutte contre la contamination par des pratiques considérées comme inacceptables[1071]. Dans le même ordre d'idées, Yandi Andri Yatmo souligne : *Architecture has become a discipline that puts great emphasis on creating order in the environment. The presence of "dirt" or out of place objects in architecture and in the city is often seen as the antithesis...*[1072]. Il existe alors un équilibre très délicat entre la ville systématiquement aplanie dans le but de faciliter les mouvements, et la tendance à éradiquer tout obstacle entravant l'ordre ; il s'agit d'un aplanissement du sol mais aussi des trois dimensions des lieux. Ayant surmonté les problèmes fondamentaux de propreté, les aménageurs s'attaqueront ensuite à la *pollution* visuelle, ainsi, les actions de nettoyage des murs de graffiti et d'affiches joueront aussi un rôle dans la procédure de désensibilisation de l'environnement public[1073].

[1065] GHORRA-GOBIN, C., « Réinvestir la dimension symbolique des espaces publics », *op.cit.*
[1066] KOROSEC-SERFATY, P., « Muséification des centres urbains et sociabilité publique : effets attendus, effets déconcertants », Dans A. Germain et J.-C. Marsan (dir.), *Aménager l'urbain de Montréal à San Fransisco,* Politiques et design urbains, Montréal : Éditions du Méridien, 1987, pp. 102-121
[1067] Cf. SENNET, R., *La chair et la pierre : le corps et la ville dans la civilisation occidentale*, *op.cit.,* et PAQUOT. Th., « Centre », *op.cit.*
[1068] Thomas Rachel note que face à la course du classement mondial de l'Unesco, les quartiers historiques des villes de Valparaiso ou de La Havane se vident de leur population initiale et se transforment autour de projets d'assurance de sécurité et du commerce
[1069] THOMAS, R., *L'aséptisation des ambiances piétonnes au XXI^{e} siècle : entre passivité et plasticité des corps en marche, Programme de Recherche Interdisciplinaire 'Ville et Environnement' CNRS – MEEDDM*, 2010 et notamment pp. 14-17
[1070] TANIZAKI, J., *Éloge de l'ombre*, (trad.) R. Sieffert, Paris : Verdier, 2011 [1933]
[1071] DOUGLAS, M., *Purity and danger: an analysis of concepts of pollution and taboo*, New York : Praeger, 1966 et notamment p. 2
[1072] YATMO, Y. A., « Street vendors as 'out of place' urban elements », *Journal of Urban Design*, vol. 13, no. 3, 2008, pp. 387-402
[1073] THOMAS, R., *L'aseptisation des ambiances piétonnes au XXI^{e} siècle. Entre passivité et plasticité des corps en marche, Programme de Recherche Interdisciplinaire 'Ville et Environnement' CNRS – MEEDDM*, 2010, *op.cit.,* et notamment pp. 17-18

Au-delà de la question de la propreté, celle de la sécurité deviendra davantage une contrainte majeure. La vidéo-surveillance, l'éclairage de chaque coin sombre d'une rue, l'élimination des endroits non visibles et non supervisés, sont quelques-unes des nombreuses mesures de sécurité contribuant à la *fortification* des espaces publics[1074]. Cette volonté de maintenir la sécurité dans la ville est toutefois très soigneusement présentée comme une mesure inévitable face à la criminalité et aux comportements déviants, même si ce contrôle s'impose à la fin à l'ensemble des usagers et des comportements. Par crainte de l'indignation sociale, les responsables laissent rarement de place à l'existence d'étrangetés non prévues sur les lieux[1075]. Or, comme Haussermann le remarque, la notion d'urbanité réside justement dans la cohabitation des différences dans la ville : *Cette succession rapide d'impressions d'altérité caractérise l'expérience métropolitaine*[1076]. Cette conviction sera aussi largement soutenue par Jane Jacobs et William H. Whyte qui soulignent que la solution la plus efficace et la plus démocratique pour assurer des espaces publics sûrs réside dans leur usage constant par un public aussi varié que possible[1077].

Dans une telle logique, la marche, par essence révélatrice d'altérités (personnes, âges, sexes, groupes, etc.), émerge comme un élément clé pour permettre de se familiariser avec la différence et donc comme un élément régulateur du sentiment de malaise ou d'insécurité dans les espaces publics. La rencontre avec l'autre – bien qu'essentielle pour faire face à la différence – n'est pas suffisante en soi[1078] car la *rencontre* ne signifie pas nécessairement *confrontation*. Cette dernière présuppose un degré plus profond d'échange, remarque John Hartley en s'appuyant sur l'exemple de la Rome classique : *The place where citizens bodies, actions, were litteraly on mutual display, where judjemens, discussions and bargains were made*[1079]. Cette confrontation de la différence est la véritable clé pour une *justice spatiale* dira Iris Marion Young, et Rebecca Solnit ajoute : *The democratic and liberal possibilities of people gathered together in public doesn't exist in places where they don't have the space in which to gather*[1080]. La confrontation apparaît ainsi sous deux conditions : la diversité d'usages et de sociabilité dont la signification est moins facile à saisir. Isaac Joseph évoque que cette qualité invisible peut en effet se nourrir des gestes de convivialité, des conversations et des comportements amicaux[1081]. Toutefois, comme dans le cas de l'accessibilité, la valeur de la sociabilité n'est pas universelle, car elle n'est pas vécue de la même manière par des groupes d'immigrants ou par des personnes âgées. La civilité se présente en tant qu'une condition *sine qua non* pour que la sociabilité se développe. Ainsi, les pratiques générant cette dernière au sein des espaces publics sont, en quelque sorte, en même temps des actes politiques[1082]. Le développement de la sociabilité n'exige cependant pas un contexte de communauté. Comme le note très pertinemment Cynthia Ghorra-Gobin, les *espaces publics* – contrairement aux *espaces communautaires* – ne se basent pas *a priori* sur une identité *de facto* commune, mais ils offrent le cadre physique où cette identité commune peut s'inventer et fleurir. Ainsi, la spontanéité, comme certains le soulignent,[1083] est également un ingrédient indispensable pour que le public soit réellement public.

[1074] BANERJEE, T., « The future of public space: beyond invented streets and reinvented places », *op.cit.*
[1075] KÖKSAL, I., « Walking in the city of London », *Social movement studies: journal of social, cultural and political protest*, vol. 11, no. 3-4, 2012, pp. 446-453
[1076] HAUSSERMANN, H., « La grande ville sûre ? Pour une politique de l'espace public », *Les Annales de la Recherche urbaine*, no. 95, 2006, pp. 121-125
[1077] JACOBS, J., *The death and life of great American cities*, *op.cit.,* Cf. aussi WHYTE, W.H., *City: rediscovering the center*, New York : Doubleday, 1988
[1078] YOUNG, I. M., *Justice and the politics of difference*, Princeton : Princeton University Press, 1990 et notamment pp. 117-130
[1079] HARTLEY, J., *The politics of pictures: the creation of the public in the age of popular media*, New York : Routledge, 1992 et notamment p. 30
[1080] SOLNIT, R., *Wanderlust. A History of walking*
[1081] JOSEPH, I., *Le passant considérable. Essai sur la dispersion de l'espace public*, Paris : Méridiens, 1984 et notamment p. 19
[1082] DOUMENC, L., *L'espace public dans la ville méditerranéenne : actes du colloque de Montpellier*, 14-15-16 Mars 1996, Montpellier : L'Espérou-EALR, 1997
[1083] HOOD, W., LEVY. L., *Urban diaries*, Washington D.C : Spacemaker Press, 1997

Contre ceux qui craignent le déclin et la dé-crédibilisation des lieux publics, Michel Maffesoli insiste sur l'importance de continuer à se réunir, à se croiser pour compenser le sentiment de déracinement de la société moderne[1084]. Les espaces publics risquent finalement de se détériorer si l'engagement de leur *public* s'atténue ; c'est un danger qui est présent dans un contexte de globalisation, de privatisation et de communications en pleine révolution, soulignera Tridib Banerjee. La question de la *mort* ou de la *vie* se pose ainsi en termes de pratiques déployées et de l'existence d'un plaidoyer nécessaire à la conservation de leur éthique[1085].

3.2 La marche comme forme d'interaction dans les sociétes urbaines

La diversité des rencontres et l'usage varié des espaces publics sont une condition *sine qua non* de leur pérennité[1086]. L'espace public – issu de l'aménagement – doit dès lors être approché comme un ensemble de relations établies entre les individus et les objets qui composent le lieu dans lequel les piétons se meuvent[1087]. Contrairement à ce que l'architecte hollandais Rem Koolhass évoque[1088], le contexte physique de nos actions est loin d'être *neutre* ou *indifférent*, au contraire, il est la ressource précieuse et le récepteur indispensable de chaque pratique sociale. La relation que le piéton a avec son environnement n'est guère une relation en deux dimensions, nous ne marchons pas *sur* le sol mais *dans* l'environnement[1089]. Au cours de la marche, nous touchons, nous nous arrêtons, nous nous identifions par rapport à l'environnement[1090]. Les sociologues et les psychologues se sont mis d'accord depuis longtemps sur le fait que l'environnement influence de manière décisive nos comportements[1091]. Le sociologue Robert Gutman analyse la relation de l'homme avec son environnement physique à partir de quatre axes : les ambiances, les aménités, les réseaux de communication et les symboles. Toutefois, selon Gutmann, il ne faut pas regarder l'environnement comme *déterminant* mais plutôt comme *permettant* des actions diverses[1092]. En effet, il est constamment jugé par les usagers qui peuvent soit contester les aménagements qui ne leur plaisent pas, soit abandonner les espaces qui leur semblent trop didactiques ou *contrôlants*. Chacun d'entre nous s'approprie d'une manière à une autre l'espace qui l'entoure en exerçant alors une sorte de *réaction* sur celui-ci, bien évidemment, cette relation est plutôt bidirectionnelle rappelle l'architecte Élisabeth Pélegrin-Genel : *On n'agit pas sur l'espace mais avec l'espace*[1093]. Cette porosité nécessite néanmoins que l'homme puisse sentir, interagir, observer avec une certaine attention autour de lui et donc, elle ne prolifère que grâce à une vitesse permettant cette interaction. En effet, lorsque l'on traverse une rue à soixante kilomètres à l'heure nous ne sommes pas capables de voir ou d'apprécier ses qualités. En outre, le degré d'interaction et la manière dont on l'effectue, varient d'une personne à l'autre. En tout cas, comme le souligne le sociologue Herbert J. Gans, nous ne pouvons pas non plus surestimer les pouvoirs de l'environnement physique. À l'opposé de Jane Jacobs, Gans dira que l'environnement aménagé reste en soi une disposition *potentielle* et que ce sont les

[1084] MAFFESOLI, M., *Le temps des tribus : le déclin de l'individualisme dans les societes de masse*, Paris : Méridiens Klincksieck, 1988 et notamment p. 183-224
[1085] BANERJEE, T., « The future of public space: beyond invented streets and reinvented places », *op.cit.*
[1086] WATSON, S., *City public: the (dis)enchantements of urban encounters*, London : Routledge, 2006
[1087] JACQUES, T.F., « Le piéton et son environnement. Un travail de configuration réciproque », Dans *Le piéton et son environnement : Quelles interactions ? Quelles adaptations ? : Actes du premier colloque francophone international de la Plate-forme intégratrice Comportement du piéton dans son environnement, (COPIE) de l'INRETS*, 8 novembre 2007, École normale supérieure, Paris : Arcueil, INRETS, 2008, pp. 175-186 et notamment pp. 175-176
[1088] KOOLHAAS, R., BRUCE, M., « Bigness », In *S, M, L, XL*, New York : Monacelli Press, 1995
[1089] GEHL, J., « Close encounters with buildings », *Urban Design International*, no. 11, 2006, pp. 29-47
[1090] GARBRECHT, D., « Panorama des villes piétonnes », Dans *Dix années d'espaces piétons. Bilan et perspectives d'avenir,* colloque international, 21 et 22 mars 1984, Paris : CECOD, 1984
[1091] LOWENTHAL, D.m (eds.), *Environmental perception and behavior*, Chicago : University of Chicago Department of Geography, 1967
[1092] GUTMAN, R., « The social function of the built environment », In A. Rapoport (eds.), *The mutual interaction of people and their built environment : a cross-cultural perspective*, Paris : Mouton, 1976
[1093] PÉLEGRIN-GENEL, É., *Des souris dans un labyrinthe*, *op.cit.*

cultures des hommes et leurs interactions qui détermineront à quel point il devient une *disposition effective*[1094]. Dans le même sens, Vincent Berdoulay et le géographe, Paulo Cesar Da Costa Gomes, rappellent que l'espace public est loin d'être juste une *image* aux yeux du passant : *L'image fascine, l'espace public interroge*[1095]. En effet, l'importance d'examiner la matérialité des espaces publics demeure dans le fait que celle-ci génère des comportements qui font évoluer constamment l'image produite d'un lieu, de sorte que le rôle de l'espace public se trouve ainsi au croisement des formes matérielles, des pratiques et des significations que ces pratiques impliquent[1096].

3.2.1 Les pratiques pédestres plurielles

Les pratiques du quotidien, c'est-à-dire celles qui sont répétitives, sont, selon Guy Di Méo, cruciales pour la production des *espaces géographiques*[1097]. Chaque questionnement sur ces pratiques spatiales implique forcément une recherche approfondie de l'usage des lieux. En marchant, l'habitant a accès à une grande quantité d'activités, même au cours d'un seul trajet ; en se dirigeant simplement vers sa destination, le piéton, dira Benjamin Matalon, *participe à un spectacle*[1098] et ce spectacle ne peut être observé qu'à l'échelle de la rue, *au dedans* des espaces publics et non *au-dessus*, ce à quoi Yves Winkin ajoute : *Déplacer le regard du chercheur sur la réalité observée*[1099]. D'après ce dernier, les pratiques piétonnes sont révélatrices de micro-événements qui ne sont pas visibles par les études des flux. Michel de Certeau notera à ce sujet : *Forme élémentaire de cette expérience, ils sont des marcheurs, […] dont le corps obéit aux pleins et aux déliés d'un « texte » urbain qu'ils écrivent sans pouvoir le lire […] Les réseaux de ces écritures avançantes et croisées composent une histoire multiple, sans auteur ni spectateur, formée en fragments de trajectoires et en altérations d'espaces*[1100]. Pour Certeau, l'action de marcher est comparable à celle de parler : *C'est pour le système urbain ce qu'est l'énonciation pour la langue*[1101] ; la compréhension des pratiques au sein des espaces publics peut, de fait, fournir aux chercheurs des informations très riches et comparables à la parole des personnes.

La propriété *énonciative* de la marche repose sur trois aspects : c'est d'abord un processus d'appropriation de la topographie, ensuite, une réalisation du lieu et enfin, une prise de position constamment différente tout au long du trajet. Michel de Certeau souligne la vanité d'essayer d'analyser les tracés des parcours sur un plan, car les pratiques pédestres prennent du sens seulement au moment de leur exécution. C'est le marcheur qui donne du sens aux tracés spatiaux, chaque pratique, chaque trajet n'est pas neutre, c'est un choix, un rejet, une navigation, un détour qui transforme l'espace public en espace *réel* et *signifian*t pour le piéton[1102].

L'architecte danois Jan Ghel divise les pratiques piétonnes en trois grandes catégories d'activités : *nécessaires*, *optionnelles* et *sociales*. Si les premières se font au détriment du plaisir de l'environnement, les deuxièmes – comme une balade – dépendent particulièrement de l'environnement. Quant aux activités sociales, elles nécessi-

[1094] GANS, H.J., *People, plans and policies: essays on poverty, racism and other national urban problems*, New York : Columbia University Press, 1994 et notamment p. 26
[1095] BERDOULAY, V., DA COSTA GOMES, P.C., « Image et espace public », *Géographie et Cultures*, vol. 73, 2010, pp. 3-6
[1096] *Ibid*.
[1097] DI MEO, G., « Géographies tranquilles du quotidien », *Cahiers de géographie du Québec*, vol.118, no. 43, 1999, pp. 75-93
[1098] MATALON, B., « La marche à pied comme moyen de déplacement », *op.cit.*
[1099] WNIKIN, Y., LAVADINHO, S., « Quand les piétons saisissent la ville. Éléments pour une anthropologie de la marche appliquée à l'aménagement urbain », *Médiation et Information*, no. 22, janvier 2005, pp. 33-41
[1100] DE CERTEAU, M., *L'invention du quotidien, 1 : Arts de Faire*, *op.cit.*
[1101] *Ibid*., et notamment pp. 145-148
[1102] MORRIS, B., « What we talk about when we talk about 'walking in the city' », *Cultural Studies*, vol. 18, no. 5, 2004, pp. 675-697

tent forcément la présence des autres. D'après Gehl, pour que ces dernières aient lieu, il faut un contexte favorable qui résulte justement de la coprésence des deux premières catégories d'activités. Si l'aménagement ne peut pas définir directement les pratiques sociales des piétons, il peut toutefois les influencer considérablement par le biais de son impact sur les pratiques *nécessaires* et *optionnelles*[1103].

Comment anticiper un espace qui satisfera la pléthore des pratiques pédestres ? Bien que ce soit utopique d'aménager *à la carte* pour chaque citoyen, il n'est pas non plus pertinent d'aménager *pour tous*. Même si un usage peut être défini à l'avance, les usagers demeurent des *personnes* inventant leurs propres pratiques individuellement ou en groupe ; ainsi, les pratiques pédestres se caractérisent à la fois par *l'imprévu* et par la *spontanéité*. En sortant de notre maison pour aller au marché nous pouvons effectuer un trajet très différent de ce que nous avions initialement prévu, car, dès que nous nous trouvons dans l'espace public, notre trajet se transforme en une aventure de petits gestes, en un ajustement constant de nos pas – que les anglais appelleront *serendipity*[1104] – dans le temps et dans l'espace. Toutefois, malgré leur spontanéité, nos actes ne sont jamais totalement hasardeux, nous ne pouvons que théoriquement dériver partout dans l'espace libre, et, en réalité, nos pratiques sont peu ou prou régulées soit par l'aménagement, soit par les pratiques des autres[1105]. Le géographe Nicholas Blomley ajoutera que cette *régularisation* de nos pas n'est pas seulement règlementaire ou physique mais elle peut aussi résulter des représentations sociales[1106]. Une observation attentive de nos manières de nous mouvoir et d'utiliser l'espace, révèle des informations qui s'opposent aux hypothèses des aménageurs. Le sociologue américain William H. Whyte a pu montrer – déjà dans les années 70[1107] – que l'élargissement des trottoirs atténue la congestion des foules piétonnes uniquement pendant de petits créneaux dans la journée. Selon lui, les trajets des piétons ne peuvent être prévus suivant les mêmes hypothèses que pour les flux véhiculaires. Donc, d'après les constations de Whyte, on arrive à la conclusion que les trottoirs ne sont pas tous utilisés de la même manière, contrairement aux voies de trafic, et il ajoute que : *Pedestrians are self-congested; they turn around, they do window shopping, they meet somebody and stop […]*, en insistant sur le fait que les piétons sont très *qualifiés* pour adapter leurs pas et pour être coordonnés au sein des espaces publics[1108].

Mais si la matérialité des pratiques pédestres est une variable pour évaluer le succès des espaces publics, elle n'est pas la seule. En effet, pour Henri Lefebvre, un espace public générant la *culture urbaine* n'est pas un espace étouffé par les pratiques des usagers, l'important est d'examiner la manière dont ces pratiques se déroulent, dont les piétons interagissent entre eux et les qualités relationnelles cachées derrière ces interactions. Observer uniquement la présence ou l'absence dans un lieu, ne nous révèle pas tout, au contraire, il faut se pencher sur une observation *interrogative* et se demander *pourquoi ici et pas ailleurs*[1109] ?

[1103] GEHL, J., *Life between buildings. Using public space,* New York : Van Nostrand-Reinhold, 1987 et notamment p. 9
[1104] HANNERZ, U., *Exploring the city. Inquiries toward an urban anthropology*, New York : Columbia University Press, 1980
[1105] ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., « Οι μετακινήσεις πεζή : ιστορία και προοπτικές », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 9, τευχ. 1, 1989, pp. 187-200
[1106] BLOMLEY, N., « How to turn a beggar into a bus stop: law, traffic and the 'function of the place' », *Urban Studies*, vol. 44, no. 9, 2007, pp. 1697-1712
[1107] William Whyte fut un ingénieur américain qui a réuni dans les années 80 une équipe de chercheurs pour faire des observations exhaustives sur l'usage des espaces publics new yorkais.
[1108] WHYTE, W. H., « The gifted pedestrian », *Ekistics*, vol. 51, no. 306, mai-juin 1984, pp. 224-230
[1109] SCHMID, C., « Henri Lefebvre, the right to the city, and the new metropolitain mainstream », In N. Brener, P. Marcuse and M. Mayer (eds.), *Cities for people, not for profit: critical urban theory and the right to the city*, London : Routledge, 2012, pp. 42-62 et notamment p. 50

Pour l'ethnographie, les comportements des hommes se réalisent dans un *espace d'action*, c'est-à-dire un espace tissé par des choix conscients ou non et par des valeurs subjectives que nous projetons sur les espaces[1110]. L'action de marcher, souligne Ulf Hannerz, fournit une multitude d'interactions et d'impressions : *Walking through the city one may zig zag through a ball game, catch a glimpse of a craftsman putting the final touch to his products, overhear snatches of half a dozen conversations, cast a glance at assorted shop windows, and stop for a moment to evaluate the talent of some street musician*[1111].

Mais, au-delà des nombreuses activités que le piéton peut exercer parallèlement à la marche, l'action même de marcher n'est guère homogène et linéaire. Malgré l'étroitesse de nombreux espaces publics – dit Olivia Germon – la marche crée une *chorégraphie* admirable dans les rues, un agencement minutieux des mouvements. Ainsi, soutient Germon, les pratiques pédestres ne peuvent être analysées seulement à une échelle *macroscopique* examinant leur tracés, il faut qu'elles le soient surtout à une échelle microscopique qui contribue au maximum à la formation de ces derniers[1112].

Comme David Stea le montre[1113], la pratique de la marche offre des manières très spécifiques d'interagir avec l'espace et présente ainsi de fortes similarités avec les mouvements des autres animaux. Cela réside dans le fait que les hommes – même au cours d'une activité si fluide comme la marche – développent une certaine *territorialité* dans l'environnement parcouru. Pour certains, cette *territorialité* se reflète dans l'habitude de marcher collés à la partie intérieure du trottoir, pour d'autres, comme dans le cas des observations de William H. Whyte à New York, la *territorialité* apparaît dans la manière dont les gens choisissent de s'asseoir sur des chaises dispersées sur une terrasse publique[1114].

La présence des autres dans un environnement donné, forme ainsi de nombreuses mini-territorialités, parmi lesquelles chaque nouvel *intrus* doit créer la sienne[1115]. Toutefois, Isaac Joseph rappelle qu'un espace public exemplaire permettrait à toutes ces mini-territorialités de s'épanouir même sur le même trottoir. À l'extérieur, nos pratiques oscillent constamment entre *l'engagement* et le *désengagement* ; *engagement*, car nous nous sommes toujours trouvés dans une interaction du genre *je vois* et *je suis vu*, et *désengagement*, car nous sommes toujours conscients du fait que nous sommes étrangers parmi les autres et donc libres d'agir[1116]. Guy de Méo insiste enfin sur le fait que l'interaction physique, bien qu'elle soit soumise aux facteurs socioéconomiques et culturels, est tout d'abord *productrice de nouveauté*[1117].

Malgré la difficulté d'anticiper les pratiques dans les espaces publics, il est en effet primordial que l'aménagement soit le plus adapté et favorable que possible à la multitude de ces pratiques. Le développement au cours des dernières années des démarches offrant des paysages variés, des jeux de vues et de perspectives, de zones permettant l'appropriation temporaire et de zones favorisant le simple passage, font preuve de cette nou-

[1110] JAKLE, J.A., BRUNN, S.D., ROSEMAN, C.C., (eds.), *Human spatial behavior. A social geography*, *op.cit.,* et notamment pp.92-94
[1111] HANNERZ, U., *Exploring the city. Inquiries toward an urban anthropology*, *op.cit.,* et notamment p. 113
[1112] GERMON, O., « Les choréographies urbaines des piétons parisiens », *op.cit.*, et notamment p. 58
[1113] STEA, D.m « Rats, men and spatial behavior all revisited or what animal geographers have to say to human geographers », *The Professionnal Geographer*, vol. 25, no. 2, 1973, pp. 106-112
[1114] WHYTE, W.H., *The social life of small urban spaces,* Washington D.C : Conservation Foundation, 1980
[1115] *Ibid*., p.186
[1116] JOSEPH, I. « Voir, exposer, observer », Dans *L'espace du public : les compétences du citadin*, colloque d'Arc-et-Senans, 8-10 Novembre 1990, Paris : Plan Urbain, 1991
[1117] DI MEO, G., « Géographies tranquilles du quotidien », *op.cit.*

velle prise de conscience[1118]. Fournir un terrain nécessaire pour qu'une variété de pratiques fleurisse au quotidien, se trouve au cœur de chaque tentative de rendre à l'espace public son essence sociale : *Through lived practice, space is reproduced as human space*[1119].

3.2.2 Le piéton, une bulle individuelle noyée dans la foule

Jane Jacobs proclame *life attracts life*[1120], et il suffit d'observer un trottoir ou une rue animée pour être convaincu de la véracité de cette phrase. Le piéton est, dès sa naissance, un piéton parmi d'autres. La foule apparaît comme une masse homogène dans les rues mais elle ne se canalise pas uniformément dans l'espace[1121] ; certaines rues sont peu fréquentées et certaines promenades inondées de monde. En outre, il est peu raisonnable de comparer la marche solitaire dans une rue isolée la nuit, avec la marche collective pendant une journée de fête. Ce qui change, au-delà du décor, c'est surtout *l'interaction* : le type et le degré d'interaction que les piétons exercent entre eux et par conséquent avec l'environnement. Parler de *pratiques piétonnes* impose alors de parler d'*interactions humaines*, nous dirigeons nos pas dans l'espace par rapport aux pas des autres. Cette *navigation* est sujette à de nombreuses variables : le genre, le statut social et l'attractivité du lieu influencent, restreignent ou étalent *l'espace personnel* de chacun à chaque moment[1122]. La marche, cet acte é*minemment social* selon Francis Ribey nait, s'effectue à travers le mimétisme : *C'est alors grâce à l'existence de l'autre – en l'occurrence nos parents – que nous apprenons à marcher*[1123] ; le contact humain est donc inséparable de la marche. Lewis Mumford soulignait déjà en 1963 que : *If you wish for casual opportunities for meeting your neighbors and for profiting by chance contacts with acquaintances and colleagues a stroll at two miles an hour in a concentrated area, free form needless vehicules will alone meet your need*[1124]. Le premier lien social est en effet possible, dira Yves Chalas[1125], par le simple fait d'être *dans la foule ;* ce lien se développe ainsi dans les situations d'anonymat, à travers l'effet de masque, dans la distance et dans l'étrangéité des uns par rapport aux autres. Cette idée fut largement analysée dans le travail d'Erving Goffman en 1930, qui soutenait que les piétons, en tant qu'*unités véhiculaires*, présentent certains *codes* au cours de leurs mouvements – dans le sens plutôt des *accords* implicites – qui contribuent à préserver l'ordre dans les relations sociales en public : *L'accord consiste à éviter systématiquement les collisions et les obstructions mutuelles au moyen de certaines restrictions conscientes imposées au mouvement*[1126]. Pour Goffman, l'unité véhiculaire du marcheur se caractérise par une légère *enveloppe de protection* qui lui permet d'établir une interaction sûre avec son environnement : *Plus la coque est protectrice, plus, dans l'ensemble, l'unité se restreint à des mouvements simples*[1127], le piéton est alors *comme un pilote dans une coque molle*. Les contacts physiques qu'ils ont entre eux – contrairement aux contacts entre les véhicules – sont moins dangereux, voire particulièrement bénéfiques parfois. Les piétons sont des interlocuteurs informels ; chacun – dira le géographe et urbaniste Jean-Marc Offner[1128]– informe ses voisins de son comportement et de ses intentions (vitesse, direction du trajet, objectif de son trajet, etc.), de cette manière, l'interaction constante de nos pas avec ceux des autres, font de la marche une pratique essentiellement adaptable. Cette adaptation constante de

[1118] STAUSKIS, G., ECKARDT, F., « Empowering public spaces as catalysers of social interactions in urban communities », *op.cit.*
[1119] SHIELDS, R. *Places on the margin. Alternatives geographies of modernity, op.cit.*, et notamment p. 52
[1120] JACOBS, J., *The death and life of great american cities*, *op.cit.*
[1121] LENNARD, S.H.C., LENNARD, H.L., *Public life in urban places: social and architectural characteristics conducive to public life in european cities*, Southampton, New York : Gondolier Press, 1984
[1122] DABBS, J.M., STOKES, N.A., « Beauty is power: the use of space on the sidewalk », *Sociometry*, vol. 38, no. 4, 1975, pp. 551-557
[1123] RIBEY, F., « Pas de piéton, pas de citoyen. Marcher en ville un manifeste de citoyenneté », *op.cit.*
[1124] MUMFORD, L., *The highway and the city*, New York : Harcourt, Brace & World, 1963 et notamment p. 179
[1125] CHALAS, Y., *L'invention de la ville*, *op.cit.*, et notamment p. 135
[1126] GOFFMAN, E., *La mise en scène de la vie quotidienne : 2. Les relations en public*, (trad.) A. Kihm, Paris : Minuit, 1973 et notamment pp. 22-35
[1127] GOFFMAN, E., *Les lieux de l'action. Les rites d'interaction*, Paris : Minuit, 1974 et notamment p. 22
[1128] OFFNER, J.-M., *Les déplacements piétonniers. Analyse bibliographique*, *op.cit.*, et notamment pp. 45-46

notre mouvement, pour éviter des obstacles ou même pour réorienter notre trajet, n'est pas nécessairement gênante pour la marche, au contraire, le piéton est particulièrement intéressé à chercher dans la ville un tas de possibilités et à travers elles, souligne Rebecca Solnit, des rencontres non médiatisées[1129].

Parfois, ce pilotage individuel devient un pilotage en groupe. Les piétons ont la force de coordonner leurs pas ensemble dans des situations particulières, ce qui les transforme en une foule, mais cette force collective est généralement éphémère[1130], elle ne dure que pendant la traversée d'une rue, une manifestation ou une visite touristique. Nos comportements se réfèrent tout d'abord à l'espace que nous occupons nous-même et la sensation que nous ressentons dans cet espace reste personnelle. En effet, ce sentiment d'espace *suffisant* varie en fonction des cultures, par exemple les Américains laissent plus d'espace entre eux, tandis que les arabes sont plus à l'aise dans des endroits encombrés à l'extérieur[1131]. Dans bien des occasions, l'augmentation de la densité crée des espaces *surchargés*, dira le psychologue social Stanley Milgram[1132], mais même dans ce cas-là, les piétons ne réagissent pas de la même manière, tout dépend de la connaissance qu'ils ont de l'espace et de leur état psychologique à ce moment donné, qui est également influencé par leur bagage culturel.

La masse de piétons ne peut alors être comparée à une masse de véhicules car elle est formée d'individus en mouvement présentant une allure très différente. De plus, en marchant en compagnie nous interagissons avec l'environnement mais aussi avec la personne qui nous accompagne, et même en marchant seuls, nos pas nous conduisent à des interactions avec des inconnus. Nombreuses sont les occasions pour qu'il y ait une interaction hasardeuse, la caresse d'un chien, le cri de quelqu'un, une demande de renseignement ou même le simple fait d'ouvrir la porte à quelqu'un exposent les passants à un sentiment de *familiarité instantanée*, dira Lyn Lofland[1133]. Nous percevons la différence des autres, non seulement par leur image mais aussi par leurs odeurs, leurs gestes, leurs sons, tout ce à quoi nous ne sommes pas habitués. Notre présence dans un environnement inconnu, mais pas hostile, contribue à ce que nous commencions à analyser, évaluer et comprendre ces signes différents qui nous obligent inconsciemment à accepter, dans un premier temps, leur présence.

Or, l'interaction avec la *différence* n'est pas toujours *à la portée de la main* ; certains ont tendance à côtoyer leurs semblables en évitant le sentiment d'inconfort ou la soumission à un acte de discrimination. Toutefois, nos comportements face aux étrangers ne sont pas définis *a priori* et restent modifiables, le vécu de nos interactions dépend de l'ambiance, la morphologie et la fonction du lieu à un certain moment. Si au cours de la première expérience les personnes sont satisfaites, elles seront ensuite plus aptes à adapter leurs attitudes, réviser leurs préjugés en acceptant enfin la différence[1134].

Le contact avec la différence dépend de l'offre en matière de diversité[1135]. Comment interagir avec la population d'une autre religion ou d'une autre culture si celle-ci ne fréquente pas les mêmes lieux que nous ? La diversité des usagers est plus probable dans des espaces publics animés qui se trouvent généralement dans les centres urbains ; ce n'est donc pas un hasard que les sociologues et les aménageurs soient les plus grands adeptes de

[1129] SOLNIT, R., *Wanderlust. A history of walking, op.cit.*
[1130] LAVADINHO, S., WINKIN, Y., « Du marcheur urbain », *Urbanisme*, no. 359, mars-avril, 2008, pp.44-49
[1131] JAKLE, J. A., BRUNN, S. D., ROSEMAN, C. C., *Human spatial behavior. A social geography*, *op.cit.,* et notamment pp 40-41
[1132] MILGRAM, S., « The experience of living in cities », *Science*, vol. 167, no. 3924, 1970, pp. 1461-1468
[1133] LOFLAND, J., *The public realm. Exploring the city's quintessential social territory*, New York : Aldine de Gruyter, 1998
[1134] PETERS, K., HAAN, H.D., « Everyday spaces of inter-ethnic interaction: the meaning of urban spaces in the Netherlands », *Leisure/Loisir*, vol. 35, no. 2, 2011, pp. 169-190
[1135] FAINSTEIN, S.S., « Cities and diversity. Should we want it? Can we plan for it? », *Urban Affairs Review*, vol. 41, no. 1, 2005, pp. 3-19

l'hétérogénéité du tissu urbain. Les uns évoquent la pluralité sociale comme une clé pour la justice sociale et les autres parlent de la diversité spatiale en tant que force motrice de la vie des lieux publics. Or, il apparaît souvent que nous marchons dans un environnement fournissant une variété morphologique sans toutefois offrir une diversité d'usages ; de la même manière, il y a des environnements physiquement indifférents mais qui sont riches en usages. En tout cas, nous pouvons assumer qu'un grand nombre de personnes est plus à même de créer plus grande diversité d'interactions au passant. Enfin, rien ne nous empêche de supposer que plus la diversité s'intensifie, plus les interactions avec des personnes et des environnements différents, augmentent.

Cependant, David Harvey soulignera que l'interaction avec la diversité n'est guère une expérience programmée, car ces interactions multiples ne signifient pas qu'il y ait une familiarité avec un lieu. Harvey insiste sur le simple fait que mettre des cultures, des personnes et des pratiques différentes dans un même lieu n'élimine pas les conflits sociaux à la source. Pour caricaturer, l'acceptation d'un sans abri dans la rue n'émousse pas l'injustice sociale[1136] ; au contraire, la vraie force d'un espace public démocratique, signale Harvey, réside dans le fait qu'il offre une *terre propice* pour que la différence existe tout naturellement sans être imposée à personne.

3.2.3 Un engagement perceptif

Chaque interaction que nous avons avec l'environnement passe d'abord par notre regard. L'image, la perception de notre entourage, dira John Berger[1137], est loin d'être une simple réaction de notre rétine aux stimuli extérieurs. La vision, plus que les autres sens, est notre passeport pour être dans le monde : *Our passport of being in the world, soon after we see, we are aware that we can also been seen*[1138]. Cette image, bien qu'objective à un certain degré, incorpore de nombreux messages subjectifs. Ce que nous regardons est jugé constamment par des *standards* prédéfinis par la société de ce qui est considéré comme beau, désiré, dangereux[1139]. De plus, l'image d'un lieu implique dans un deuxième temps le comportement qui est adéquat : nous mangeons dans un restaurant, nous nous asseyons sur un banc public[1140].

En marchant, notre vitesse nous permet d'avoir une perception profonde de l'environnement[1141], nous sommes ainsi capables de regarder les formes des bâtiments jusqu'aux fissures de l'asphalte, ce qui maintient nos sens particulièrement éveillés. Joseph Isaac dira : *La marche ne se contente pas de déplacer la perception […] elle l'active à l'occasion de ses rencontres avec l'environnement et fait de la pluralité une conséquence pratique de la locomotion*[1142], la perception du marcheur est profondément différente de celle du conducteur ou du voyageur dans un train. Ces deux derniers regardent l'environnement comme un *paysage* ou comme une succession d'images[1143], la vision est la seule manière d'interagir avec ce qui nous entoure. En revanche, en marchant, nous sentons les odeurs, nous écoutons les bruissements des feuilles dans la rue, nous sommes consolés par l'ombre

[1136] HARVEY, D., « Social justice, postmodernism and the city », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 16, no. 4, 1992, pp. 588-601, cité dans IVESON, K., « Putting the public back into public space », *Urban Policy and Research*, vol. 16, no. 1, 1998 pp. 21-33
[1137] BERGER, J., BLOMBERG, S., FOX, C., *Ways of seeing*, London : British Broadcasting, 1972 et notamment p. 23
[1138] *Ibid*., p. 25
[1139] HERSHBERGER, R.G., CLEMENTS, R.C., « A study of meaning and architecture », *Review of Research in Visual and Environmental Education,* vol. 1, no. 1, 1973, pp. 75-82
[1140] CANTER, D.V., *The psychology of place*, London : Architectural Press, 1977
[1141] RAYMOND, I., « The urban picturesque. An aesthetic experience of urban pedestrian places », *Journal of Urban Design*, vol. 5, no. 2, 2000, pp. 145-180
[1142] JOSEPH, I., *La ville sans qualités*, Paris : L'Aube, 1998 et notamment pp 16-19
[1143] CRESSWELL, T., *On the move. Mobility in the modern western world*, *op.cit.*

en été et par la chaleur d'un bistrot en plein hiver. Le paysage[1144], dira Isaac, dans le cas de la marche, *enveloppe* nos actions et définit absolument la nature humaine au point de nous sentir *perdus* ou à *l'aise* dans certains environnements : *A landscape is nothing but a gigantic to whom it may concern message*[1145]. C'est l'interprétation des messages – diffusés par notre environnement – qui guide nos comportements, et nos sens sont les *premiers postes-frontières* à capter l'information brute, qui est ensuite élaborée par notre système nerveux. Ce dernier effectue une procédure complexe de filtrage qui nous aide à *labéliser* finalement les lieux qui nous entourent. Ainsi, nos souvenirs sont formés majoritairement par nos sensations, nous nous souvenons des rues *accueillantes*, des rues *hostiles*, voire même d'une ruelle dont l'odeur désagréable nous décourage[1146]. Parallèlement, l'attention que nous portons aux *stimuli* externes diffère selon le contexte[1147] : quand nous marchons sur un trottoir, le bruit du train peut être un peu dérangeant, mais il perturbe sérieusement notre tranquillité lorsque nous l'entendons dans notre chambre. Les relations que nous établissons avec l'environnement sont en effet très délicates ; des environnements excessivement stimulants peuvent neutraliser nos sens et ceux qui le sont modérément, peuvent nous ennuyer. Dans certains cas, l'ambiguïté du paysage peut devenir répulsive pour nos pas : *Both excessively simple and excessively complex landscapes invite loss of acquity*[1148]. Il ne faut néanmoins pas assimiler *complexité* à *variété*, la variété des formes et des significations. Celle-ci peut être révélatrice pour notre curiosité et pour notre implication dans un lieu, soulignent Amos Rappoport et Ron Hawkes ; ce qui est complexe et chaotique pour le conducteur, peut être à la fois intéressant et une source d'inspiration pour le marcheur[1149].

Bien que nous parlions de l'ambiance, de l'esthétique d'une placette ou d'une expérience dans une rue, nous nous référons à un sens. Même pendant nos trajectoires les plus *banales*, notre corps est, bon gré mal gré, *intégré* dans l'espace physique traversé. La navigation de nos pas est d'abord une navigation charnelle dépendante des ancrages que nous trouvons dans l'environnement ; Rachel Thomas définira la qualité d'un lieu comme sa capacité propre à faire mobiliser les pas et le sens du citadin. Les lieux dans lesquels nous nous sentons *bien* sont des lieux où nous sentons que nous avons *des potentialités d'action*[1150], sans que cela signifie pour autant que ces potentialités soient des dispositifs physiques qui nous facilitent le trajet. Il y a un paradoxe, dit Rachel Thomas, selon lequel des lieux parfaitement aménagés semblent *vides* ou peu *intéressants* pour le passant ; les stimuli sensibles peuvent ainsi être autant impulsifs que dissuasifs pour le piéton. Dans cette procédure d'ajustement de ses pas, le piéton n'est pas un simple observateur, si l'activation de nos sens est inévitable, la manière dont nous marchons et nous éprouvons une sensation révèle une piste riche pour mieux comprendre la marche.

3.2.4 Un engagement émotionnel

Lorsque l'on parle d'un espace qui nous entoure pendant que nous marchons, dira Otto Friedrich Bollnow[1151], nous nous référons très souvent à une matérialité euclidienne. Pour les aménageurs, l'espace public est d'abord un espace mathématique : il y existe un point zéro à partir duquel se déploie un système d'axes de référence.

[1144] SANSON, P., (dir.), *Le paysage urbain : représentations, significations, communication*, Paris : L'Harmattan, 2007 et notamment p. 13 Cf. aussi p. 42 où Françoise Chenet-Faugeras donne une définition de la notion du paysage urbain en disant : *On entendra donc par paysage urbain, le spectacle de la ville au quotidien, vu par le promeneur qui, sans hierarchiser, prend en charge le réel […] en intégrant le temps dans sa perception. Ce n'est plus le regard éloigné, mais le regard de la proximité tant spatiale qu'affective*
[1145] JAKLE, J.A., BRUNN, S.D., ROSEMAN, C.C., *Human spatial behavior. A social geography*, *op.cit.*, et notamment p. 65
[1146] *Ibid*., et notamment pp. 65-69
[1147] THIBAUD, J.-P., « Frames of visibility in Public Spaces », *A Forum of Environmental Design*, vol. 14, no. 1, 2001, pp. 42-47
[1148] *Ibid*., p. 70
[1149] RAPOPORT, A., HAWKES, R., « The perception of urban complexity », *Journal of the American Institute of Planners*, vol. 36, no. 2, 1970, pp. 106-111
[1150] THOMAS, R., « La ville charnelle », *Cosmopolitiques*, no. 15, 2007, pp. 111-120
[1151] BOLLNOW, O., « Lived space », *Philosophy Today*, no. 5, 1961, pp. 31-39

Dans un tel espace mathématique chaque point a la même importance et peut devenir à n'importe quel instant le point zéro du système global. Prenons l'exemple du parvis d'une place : il devient le point zéro à partir duquel les aménageurs perçoivent et analysent l'espace autour de celui-ci.

Toutefois, pour les êtres humains – bougeant toujours dans l'espace – ce point zéro est leur corps. De plus, l'homme n'a pas la liberté de circuler dans chaque direction du système euclidien vu qu'il est toujours attiré par le principe de gravité. L'interaction avec notre monde est ainsi une interaction surtout vécue qui échappe à la raison. Nous vivons l'expérience de l'espace non seulement à travers les vitesses avec lesquelles nous nous y mouvons, mais surtout grâce à notre propre système de référence, non mathématique, qui est géré par nos croyances et nos émotions. L'espace a une grande influence sur l'homme, de sorte que tout changement dans l'espace physique a un impact direct sur notre organisme[1152]. L'architecte Gordon Cullen insistait aussi sur la relation intrinsèque entre les personnes et l'espace matériel ; loin d'avoir deux dimensions, les espaces aménagés, sont pour l'homme des séquences émotionnelles[1153].

Pour chacun d'entre nous, la principale exigence envers l'espace est d'ordre fonctionnel et biologique – nous cherchons à survivre d'abord et à satisfaire nos besoins et nos désirs ensuite. Toutefois, nous développons des émotions qui nous attachent à notre environnement de manière très subjective et affective[1154], à travers chaque pas que nous effectuons dans l'espace, nous construisons une certaine *carte mentale* qui nous aide à orienter nos pas et à vérifier que nous avons pris le bon chemin. Le travail pionnier de Kevin Lynch dans les années 60[1155], est révélateur à cet égard, il propose que le paysage soit compris ou vécu d'une manière codifiée. Les hommes gèrent leur orientation et donc leur mouvement en se basant sur un système de signes – à partir de points, d'axes, de surfaces – qui soit ont pu capter leur attention, soit sont devenus familiaux au fil du temps. Les attributs géographiques de *distance* ou de *direction*, si déterminants pour notre navigation pédestre, sont ainsi subjectivement et personnellement interprétés et vécus. Dès lors, un trajet peu intéressant – aux yeux d'un piéton – rend la distance très longue et fatigante, ou au contraire, un trajet très intéressant donne l'impression que le temps passe plus vite. Tout changement dans le paysage peut provoquer des émotions fortes, nous nous sentons *hors lieu*, frustrés, angoissés, exposés. Parler d'espace public, souligne Isaac Joseph, ce n'est pas seulement parler de *vides* et de *pleins* mais d'un espace naturel, à la base, construit par des productions mentales ou corporelles[1156].

Il proposera ainsi deux cadrages d'analyse de la notion d'espace public : en tant qu'*espace d'usages* et en tant qu'*espace de perspectives*. Joseph insistera toutefois sur une dimension cruciale de l'espace qui est difficilement saisie : celle de la *profondeur*. L'inverse de la profondeur est, selon lui, la neutralisation de nos émotions dans certains espaces publics, car ils n'éveillent aucune émotion en particulier. L'enjeu sera alors pour l'aménagement de *restituer à l'œil la complexité corporelle des récits qui s'enchevêtrent dans l'espace*[1157]. Ces récits, poursuit Joseph, sont nés des démarches humaines qui donnent de la profondeur à chaque espace physique, et donc conserver ou promouvoir la propagation de ces récits, devient un objectif majeur pour l'aménagement. La marche

[1152] KULLER, R., « The use of space. Some physiological and philosophical aspects », In *Third International Architectural Psychology Conference*, University Louis Pasteur, 21-25 June, Strasbourg, France, 1976
[1153] CULLEN, G., *The concise townscape*, New York : Van Nostrand-Reinhold, 1971 [1961]. Cullen accordera une importance majeure au rôle des émotions dans le vécu de l'environnement en disant : *But the main endeavour is for the environment makers to reach their public not democratically but emotionnaly*
[1154] JAKLE, J.A., BRUNN, S.D., ROSEMAN, C.C., *Human spatial behavior. A social geography*, *op.cit.*
[1155] LYNCH, K., *L'image de la cité,* (trad.) M.F. Venard et J.-L. Vénard, Paris : Dunod, 1999 [1960]
[1156] JOSEPH, I., *La ville sans qualités*, *op.cit.*, et notamment p. 41-49
[1157] JOSEPH, I., « Voir, exposer, observer », *op.cit.*

est ainsi une manière de questionner et de transformer la rigidité de cloisonnements grâce à sa capacité de susciter des réactions émotionnelles face à un espace physique de dispositions objectives[1158].

3.2.5 Un engagement social

Être ensemble est au cœur de la définition de l'espace public. Le *public* naît dans l'espace commun partagé par des citoyens qui ne se connaissent pas entre eux. Les lieux où les personnes peuvent se mélanger, sont indispensables à la formation d'une conscience sociale et donc à développer la tolérance envers l'autre[1159]. Perla Korosec-Serfaty[1160] remarquera que c'est l'ampleur sociale qui rend *public* l'espace collectif. Pour Henri Lefebvre, l'espace est obligatoirement social, il n'est pas seulement le lieu de nos relations sociales mais il est surtout le produit de celles-ci : *Un instrument à la pensée comme à l'action, un moyen de production, un moyen de contrôle donc de domination et de puissance*[1161]. Les conduites, les rencontres et les sentiments que nous développons en marchant dans la rue sont *de facto* une interaction sociale. Lefebvre proposa la constitution de l'espace social en tant qu'un triptyque[1162] : l'espace perçu, conçu et vécu. Dans ce sens-là, aucun espace dans son sens matériel n'est neutre ou *a priori* agencé ; au contraire, la matérialité qui nous entoure – sujet crucial pour l'aménagement – est produite par la société même et est à la fois la force génératrice de cette dernière[1163]. Lefebvre souligne : *Un groupe, une classe ou une fraction de classe ne se constituent pas et ne se reconnaissent pas comme « sujets » qu'en engendrant (produisant) de l'espace*[1164]. Chaque changement des pratiques dans l'espace nous oblige ainsi à chercher les origines de ce changement dans les relations sociales.

La matérialité de l'environnement n'est donc qu'une seule facette de l'espace public. Isaac Joseph constate que toutes les qualités sensibles de l'environnement sont à la fois des *dispositifs* et des *dispositions*. *Dispositifs* dans le sens où des éléments réels existent dans notre scène d'action et *dispositions* dans le sens où ces dispositifs ne sont que des *arrangements qui n'ont d'importance que dans un moment spécifique d'action*[1165]. Nous marchons sur un trottoir en passant chaque jour à côté d'un arrêt de bus, ce *dispositif* – l'arrêt – fait alors apparaître des *dispositions* multiples : le nombre des gens qui s'y trouvent, la pluie ou les ombres des arbres sur le bitume. Cette approche entend l'environnement comme un résultat constamment *négociable* et *transformable*, voire hybride, ce qui le fait enfin devenir un *lieu.*

La différence entre un *lieu* – concept fondamental de la géographie[1166] – et un *espace*, c'est que le premier existe pour quelqu'un et non en soi. Comme les symboles, souligne Jérôme Monnet, les lieux ont leurs réalités matérielles mais ils communiquent surtout des choses immatérielles, ils signifient quelque chose pour la société et en cela ils sont fortement symboliques[1167]. À partir des années 70 et avec l'émergence de la géographie humaniste, la

[1158] MACAULEY, D., « Walking the city: an essay on peripatetic practices and politics », *op.cit.*
[1159] MADANIPOUR, A., « Why are the design and developement of public spaces significant for cities? », *Environment and Planning*, vol. 26, 1999, pp. 879-891 et notamment p. 885
[1160] KOROSEC-SERFATY, P., « Le public et ses domaines. Contribution de l'histoire des mentalités à l'étude de la sociabilité publique et privée », *op.cit.*
[1161] MARTIN, J.Y., « Une géographie critique de l'espace du quotidien. L'actualité mondialisée de la pensée spatiale d'Henri Lefebvre », *Journal of Urban Research*, no. 2, 2006, (En ligne : http://articulo.revues.org/897)
[1162] *Ibid*.
[1163] LEFEBVRE, H., *La production de l'espace*, Paris : Anthropos, 2000 et notamment p.73 et p. 91
[1164] *Ibid*.
[1165] JOSEPH, I., « Voir, exposer, observer », *op.cit.*
[1166] Cf. particulièrement ENTRIKIN, N.J., « 'Lieu' 2. », *EspacesTemps.net*, 2003, (En ligne : http://www.espacestemps. net/articles /lsquolieursquo-2/). Cf. aussi BERQUE, A., « 'Lieu' 1. », *EspacesTemps.net,* 2003, (En ligne : http://www.espacestemps.net/articles /lsquolieursquo-1/)
[1167] MONNET, J., « La symbolique des lieux : pour une géographie des relations entre espace, pouvoir et identité », *Cybergeo,* no. 56, 1998, (En Ligne : http://cybergeo.revues.org/5316)

notion de lieu devient particulièrement célèbre. Les géographes explorent les lieux comme des produits de pouvoir et des modes de vie. Paul L. Knox rappelle la dualité de la notion : *place is both a centre of meaning and the external context of people's actions*[1168]. Un lieu est ainsi *beau* ou *indifférent* que si les hommes le disent : *place is the texte and the contexte*[1169]. Toutefois, nous parlons d'un *lieu* plutôt quand nous émettons un jugement affectif – souvent positif – sur un environnement. Pour qu'un espace physique devienne *lieu*, notre engagement envers lui est nécessaire. Le lieu a ainsi une relation particulière avec l'usager/l'homme et sa présence *là*. En 1970, Marc Augé arrive de manière éloquente à clarifier ce qu'est un lieu, en introduisant le concept des *non-lieux*[1170]. Il s'interroge sur l'expansion de vastes empreintes et d'espaces de circulation dans la société contemporaine, dont le seul rôle est la distribution des flux. Rien ne se passe dans ces *non-lieux,* qui serait important pour le passant et pour le conducteur.

Pour Tim Cresswell, l'intensité de l'usage ne fait pas non plus en sorte qu'un espace soit un lieu[1171], l'on ne peut pas nommer lieux, les grandes surfaces commerciales qui sont déracinées de tout aspect de localité. Un lieu a donc non seulement une signification pour l'usager, mais il est aussi un site ayant sa propre histoire et son caractère. Anne Buttimer ajoute que la manière d'expérimenter un lieu diffère considérablement pour ceux qui le perçoivent – en tant que passagers – et ceux qui y habitent ou qui le fréquentent. Les géographes français utiliseront le terme *milieu*[1172] qui décrit mieux le mot *place* des anglais. Notre existence dans le monde s'est toujours développée au sein des lieux et des cultures, dira J. Nicholas Entrikin[1173] ; et d'ajouter que notre relation aux lieux est un élément clé de la construction de notre culture collective. En observant ces derniers, nous examinons les différentes façons d'analyser l'objet de notre recherche. David Harvey rappelait qu'un lieu englobe le Soi et l'autre, et qu'il tisse des relations entre des entités distinctes car aucune entité n'est capable d'exister de manière isolée[1174]. Selon Robert Shulz, le lieu est *un phénomène total qualitatif* [1175] qui se définit plutôt par son *atmosphère* et son *caractère*, mais qui ne peut être finalement réduit à aucune de ces caractéristiques. Schulz proposera que la reconstitution de l'essence des lieux ne puisse se faire qu'à travers l'analyse de leurs vies quotidiennes ; ils ne sont pas alors des sites physiques toujours existants. Ils prennent plutôt du sens, selon Ash Amin et Nigel Thrift, au moment où les gens s'y rencontrent[1176]. Si le lieu est alors ancré au moment et à l'homme, cela nous conduit à imaginer la marche comme *le créateur* par excellence des lieux. François Studeny dira : *On ne quitte pas le lieu par un mouvement raide, violent, aveugle, on passe rondement, d'un repère à un autre*[1177]. Quant à Edward Relph, il dit que *les lieux sont leurs hommes et que les hommes sont leurs lieux*[1178]. Dans ce sens-là, il est peu probable qu'un lieu ressemble à un autre même si tous les deux possèdent les mêmes caractéristiques physiques, car ils diffèrent entre eux surtout parce que les hommes les pensent différemment[1179]. Pour Doreen Massey, ils sont surtout des *événements* spatio-temporels. Dès lors, en nous appuyant sur l'approche de Massey

[1168] KNOX, P.L., « Creating ordinary places: slow cities in a fast world », *Journal of Urban Design*, vol. 10, no. 1, 2005, pp. 1-11
[1169] *Ibid*.
[1170] AUGE, M., *Non-Lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris : Seuil, 1992
[1171] CRESSWELL, T., *Place. A short introduction*, Malden, Massachusetts : Blackwell, 2004 et notamment p. 43
[1172] Pour les géographes, la notion de *milieu* se réfère toujours à un lieu, une activité, un individu. Cf. LEVY, J., « Milieu », Dans M. Lussault et J. Lévy (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin, 2003, pp. 617-620
[1173] ENTRINKIN, J.N., *The betweenness of place. Towards a geography of modernity,* Baltimore, Maryland : Johns Hopkins University Press, 1991 et notamment p. 6
[1174] HARVEY, D., *Justice, nature and the geography of difference*, Cambridge, Massachusetts : Blackwell, 1996 cité dans RICHARDSON, T., JENSEN, O.B., « Linking discourse and space. Towards a cultural sociology of space in analysing spatial policy discourses », *Urban Studies,* vol. 40, no. 1, 2003, pp. 7-22
[1175] SCHULZ, C.N., *Genius Loci : paysage, ambiance, architecture*, Brussels : P. Mardaga, 1981
[1176] AMIN, A., THRIFT, N.*, Cities. Reimagining the urban*, *op.cit.,* et notamment p.30
[1177] STUDENY, Ch., *L'invention de la vitesse*, Paris : Gallimard, 1995 et notamment p. 19
[1178] SEAMON, D., SOWERS, J., « Place and placelessness, Edward Relph », In P. Hubbard, R. Kitchen and G. Vallentine (eds.), *Key texts in human geography*, London : Sage, 2008, pp. 43-51
[1179] JOHNSTON, R.J., « A place for everything and everything in its place », *Transactions of the Institute of British Geographers, New Series,* vol. 16, no. 2, 1991, pp. 131-147

qui considère les lieux comme *processus* et non comme *objets*[1180], nous ne pouvons qu'être convaincus du rôle fondateur de la marche pour la création de ces derniers. Pour Massey, ils sont ainsi *de facto géographiques* et *publics* : *The very fact that are necessarily negociated […] always contoured through the playing out of unequal social relations is what renders them geniously public*[1181].

Cherchant à définir l'identité du lieu, Relph insiste sur le fait qu'elle repose sur une triade inséparable : les objets, les activités et les symbolismes[1182]. Il apparaît cependant impossible d'essayer de restituer un lieu, inspiré par une nostalgie du passé. Pour John Urry, les lieux existent dans le présent et offrent des *interactions intensivement épaisses* par la coprésence et par la fluidité des réseaux[1183]. Pour le géographe John Agnew ils se forment à partir de trois conditions : La *localisation*, le *local* et le *sens* et, contrairement au paysage qui implique le regard d'un voyeur extérieur, le lieu est toujours vécu[1184]. À cet égard, les lieux se construisent à travers une certaine *habitude* et *familiarité* que les gens y éprouvent[1185]. Le terme *sens du lieu* est cependant difficile à saisir objectivement, car certains endroits exercent en nous une forte attraction et nous voulons toujours y retourner ; le plus souvent nous relions l'impression qu'un lieu nous laisse, non pas à un monument, mais à un événement ou à un sentiment de partage de cet événement avec d'autres[1186]. Un lien spécifique se crée ainsi entre les *identités* sociales et les *localisations* géographiques, et de ce fait les gens chercheront à fréquenter des lieux qui leur offriront le cadre adéquat pour réaliser leurs activités. Ils sont ainsi d'une certaine manière *stéréotypés,* ce qui agit significativement sur les comportements qui y sont observés. Toute personne entrant dans un lieu cherche des signes qui lui confirment le *stéréotype* qu'elle a déjà en tête, or, pour un seul lieu il peut y avoir généralement plusieurs stéréotypes. Les images stéréotypes ne concernent pas seulement les pratiques mais aussi les usagers d'un lieu. Autrement dit, un parc urbain fréquenté un jour spécifique par des familles va très probablement attirer surtout des familles. Il est clair que les lieux agissent alors en tant que cadres de comportements (*behavior settings*)[1187]. Pour Robert Barker – un des pionniers de la psychologie environnementale – aucun comportement n'est inhérent aux personnes ou dépend entièrement des objets dans un espace physique, mais il est, au contraire, intégré dans des cadres de comportements spécifiques. Il y a, selon le contexte, certaines *normes* d'usage qui définissent nos comportements comme adéquats ou non, ces *savoirs prérequis*, dira Perla Korosec-Serfaty, limitent *de facto* le caractère public d'un lieu[1188]. Les comportements ou même le sens que certains lieux inspirent, prédéterminent leur usage et, dans ce sens-là, ce n'est pas toujours l'exclusion institutionnelle qui limite l'accès à certains usages. Dans d'autres cas, il y a des lieux que les gens défendent comme s'ils leur appartenaient ; cette territorialité, tantôt menacée et tantôt défendue, transmet des messages à chaque nouvel *intrus*. Un groupe de personnes assises devant un bâtiment public ou plusieurs personnes marchant ensemble, reflètent des signes très marqués par rapport à ce qui se passe dans un lieu donné, ce qu'on peut faire et ce que quelqu'un peut attendre. L'identité du lieu, à ce moment précis, est alors imprégnée par, ce que la majorité des usagers considère, un comportement *normal* de tous ceux qui y sont présents. La territorialité implique ainsi un certain degré de responsabilité, diront John Jackle, Stanley Brunn et Curtis Roseman[1189], qui reflète justement le degré d'engagement

[1180] MASSEY, D., *For space*, London : Sage, 2005 et notamment p. 153
[1181] *Ibid*., p. 153
[1182] RELPH, E., *Place and placelessness*, *op.cit.*, et notamment p. 61
[1183] URRY, J., *Sociology beyond societies. Mobilities for the twenty-first century*, London : Routledge, 2000 et notamment p. 153
[1184] AGNEW, J., « Les lieux contre la sociologie politique », *Espaces Temps*, no. 43-44, 1990, pp. 87-94
[1185] JACKSON, J.B., *A sense of place, a sense of time*, New Haven : Yale University Press, 1994 et notamment pp. 151-153
[1186] *Ibid*., p.159
[1187] BARKER, R.G., *Ecological psychology. Concepts and methods for studying the environment of human behavior*, Stanford : Stanford University Press, 1968
[1188] KOROSEC-SERFATY, P., « La sociabilité publique et ses territoires : places et espaces publics urbains », *op.cit.*
[1189] JACKLE, J., BRUNN, S., ROSEMAN, C., *Human spatial behavior. A social geography*, *op.cit.*

envers le lieu spécifique. Selon Marie Demers[1190], les lieux *réussis* sont ceux où les comportements de tous affirment l'équilibre des significations et où les comportements, aussi différents soient-ils, s'intègrent dans un accord commun qui permet la *solidité du tissu social*. Les hommes dira Maurice Halbwachs[1191], sont attachés à des lieux qu'ils trouvent signifiants et dont l'image a une certaine stabilité dans l'histoire qui nourrit l'imaginaire des gens et éveille en eux un sentiment de sécurité : *Pourquoi s'attache-t-on aux objets ? […] écartons toute considération de commodité ou d'esthétique […] il reste que notre entourage matériel porte à la fois notre marque et celle des autres*[1192]. L'importance de la marche dans la procédure de création des *lieux* est soulignée par d'autres chercheurs, c'est ainsi qu'Edward S. Casey dira : *places gather* en soulignant que nous ne nous trouvons pas seulement *dans* des lieux mais nous venons des lieux[1193]. Selon Eric Hirch chaque lieu, contrairement au paysage, nécessite toujours un *sujet* (l'homme) qui s'y engagera[1194]. D'après Kathleeen Stewart, un lieu c'est là où le passé et le présent se heurtent et donc il naît nécessairement à travers et dans des mémoires collectives[1195].

La manière de produire et de fréquenter, au fil des années, les lieux publics diffère considérablement d'une ville à l'autre. Les moindres différences au niveau de la morphologie entraînent *de facto* une variation d'usages. Or, si nous acceptons la définition du *lieu* que nous avons essayé d'esquisser précédemment, nous aboutissons au constat que les facteurs influençant l'image et la vie des espaces publics sont surtout culturels. David Harvey proclame : *What kind of city we want cannot be divorced from the question of what kind of people we want to be, what kind of social relationships we seek, what style of daily life we desire, what esthetic values we hold*[1196]. Igor Vognovic souligne que les hommes choisissent dans quel environnement ils veulent vivre par rapport à un mode de vie qu'ils préfèrent ou qu'ils rêvent d'avoir[1197]. Cette préférence se reflète dans les pratiques qu'ils sont motivés de faire dans les espaces qu'ils fréquentent. Le respect ou le non-respect que nous montrons face aux espaces collectifs, les moyens que nous choisissons pour nous déplacer et la manière dont nous nous comportons dépendent de notre *armature* culturelle. En effet, si au Japon, marcher en mangeant dans la rue est considéré comme un geste d'impolitesse, en Grèce, marcher un café à la main sous le soleil est un comportement très courant.

Le fait qu'un lieu soit cher aux citoyens ou que les pratiques dans certains endroits changent au fil du temps, sont des questions liées à la culture des lieux et des sociétés[1198]. La culture, pour reprendre Denis Cosgrove et Peter Jackson, est alors considerée comme un moyen à travers lequel les gens vivent la terre : *The medium through which people transform the mundane phenomenon of the material world into a world of significant symbols to which they give meaning and attach values*[1199]. Pour la géographie contemporaine la culture est l'outil d'une hypothèse et d'une méthode expliquant les différences matérielles qui marquent nos environnements[1200]. À Athènes, la sortie dominicale avec les amis ou la famille s'accompagne forcément d'une balade dans les ruelles

[1190] DEMERS, M., *Walk for your life. Restoring neighborhood walkways to enhance community life, improve street safety and reduce obesity, op.cit.*
[1191] HALBWACHS, M., *La mémoire collective*, Paris : Albin Michel, 1997 et notamment p. 193
[1192] *Ibid*.
[1193] CASSEY, E.S., « How to get from space to place in a fairly short stretch of time: phenomenological prolegomena », In S. Feld and K. Basso (eds.), *Senses of Place*, Santa Fe, New Mexico : School of American Research Press, 1997
[1194] HIRSCH, E., « Landscape. Between place and space », In E. Hirsch and M. O'Hanlon (eds.), *The Anthology of Landscape. Perspectives on Place and space*, Oxford : Clarendon Press, 1995, pp. 1-30
[1195] STEWART, K., *A Space on the side of the road*, Princeton : Princeton University Press, 1996
[1196] HARVEY, D., « The right to the city », *New Left Review*, no. 53, september-october 2008, pp. 23-40
[1197] VOGNOVIC, I., « Building communities to promote physical activity. A multiscale geographical analysis », *op.cit.*
[1198] BARBICHON, G., « Espaces partages : variation et variété des cultures », *Espaces et sociétés*, vol. 107-134, no. 62-63 (numéro spécial : Espaces publics et complexité du social), 1991, pp. 107-134
[1199] COSGROVE, D., JACKSON, P., « New directions in cultural geography », *Area*, vol. 19, no. 2, June 1987, pp. 95-101. Pour un regard approfondi sur la notion de culture Cf. MITCHELL, D., « There's no such thing as culture: towards a reconceptualization of the idea of culture in geography », *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 20, no. 1, 1995, pp. 102-116
[1200] MITCHELL, D., « There's no such thing as culture: towards a reconceptualization of the idea of culture in geography », *op.cit.*

du quartier ancien de *Plaka*, et l'heure du café est pour les grecs est un rituel qu'ils ne manquent pas, assis sur une terrasse ensoleillée pendant un long moment ; ils seront d'ailleurs rarement tentés de prendre un café au comptoir d'un café. Les horaires d'ouverture des magasins, la périodicité des célébrations nationales et la manière de vivre à l'extérieur sont le fait de récits culturels. Toutefois, il n'est guère possible de définir une culture générale caractérisant une ville, car elle est comme une *marmite* de brassage d'économies et d'ethnicités. Les espaces publics sont ainsi le terrain idoine pour montrer les différences culturelles qui sont visibles à travers la richesse d'images quotidiennes au sein d'un quartier chinois à Londres ou sur les bancs publics le long du boulevard de Sébastopol à Paris.

Le contexte culturel façonne alors *ex genesis* notre manière de marcher et d'utiliser l'espace public, et surtout ce que nous attendons des autres dans l'espace que nous utilisons. Le simple fait de se promener seul avec un chien, peut paraître étrange – ou même être considéré comme un signe de criminalité – dans un contexte culturel peu familiarisé avec la vie collective à l'extérieur[1201]. Timothy O'Sullivan nous rappelle que pour les grecs anciens la marche était une pratique qui s'effectuait principalement en groupe, tandis que pour les romains marcher signifiait exposer son statut social : *Among the many markers by which the elite man distinguishes himself from other particularly from slaves, was his gait [...] speed was a particular concern*[1202]. Le fait de se dépêcher en marchant était une attitude très répandue chez les esclaves, mais pour les gens de la noblesse c'était considéré comme un comportement inacceptable car ils se devaient de marcher avec une lenteur exagérée. Sénèque témoigne en se référant à la Rome antique que : *We do not walk, we parade*, et Bernard Rudofsky d'ajouter pour le contexte américain : *In the country's foremost non city Los Angeles, a man walking on the street without a dog equals a bum*[1203].

Historiquement la vie des lieux s'est alors construite à travers une culture dominante issue d'une négociation constante entre des sous-cultures différentes. La notion de culture présente une certaine fluidité dans le temps, de sorte qu'il n'est guère possible de caractériser une fois pour toutes les lieux par leurs usages dominants. Une place accueillant des personnes âgées pendant une certaine période, peut rapidement se transformer en une grande patinoire pour les adolescentes qui imposent une nouvelle fonction et une nouvelle ambiance sur le site physique. La périodicité et le caractère éphémère sont alors deux facteurs influençant toute tentative d'aménagement, qui est appelée à être exécutée en tenant compte surtout de la culture des lieux et pas uniquement de leur forme[1204]. Or, bien qu'étant un produit humain, la culture n'est pas innée et elle ne s'hérite pas éternellement, elle naît et elle évolue à travers l'interaction des hommes : *Culture is a group phenomenon*[1205]. Dans ce sens-là, elle ne peut qu'exister au même titre que les pensées et les intentions de chacun qui s'expriment et rencontrent celles des autres. La culture, certains suggèrent, se développe ainsi uniquement par *retour* : un retour de notre propre image, un retour que nous avons de l'autre, de la société, de l'environnement matériel, des significations du contexte[1206].

[1201] BRADBURY, R., *The pedestrian: a fantasy in one act*, New York : S. French, 1966
[1202] O'SULLIVAN, T. M., *Walking in roman culture*, *op.cit.*
[1203] RUDOFSKY, B., *Streets for people. A primer for americans*, *op.cit.*, et notamment p. 106
[1204] WANSBOROUGH, M., MAGEEAN, A., « The role of urban design in cultural regeneration », *Journal of Urban Design*, vol. 5, no. 2, 2000, pp. 181-197
[1205] ANDERSON, R.E., CARTER, I.E., LOWE, G.R., *Human behavior in the social environment. A social systems approach*, Chicago : Aldine, 1974 et notamment pp. 45-55
[1206] *Ibid*.

Les étapes du regain d'intérêt pour la marche en Europe ne peuvent qu'être envisagées dans le contexte culturel spécifique de chaque époque. Les centres piétonnisés qui voient le jour l'un après l'autre après les années 60, coïncident avec les exigences de la société pour une meilleure qualité de vie urbaine. La régression économique du début des années 70, prépare bien le terrain pour que les autorités s'orientent progressivement vers la volonté de penser l'environnement urbain en termes de durabilité et d'examiner en profondeur les besoins des habitants. Comprendre la marche, présuppose la positionner dans un certain contexte historique et culturel. Or, ce contexte est rarement révélé dans des ouvrages d'aménagement ou dans des guides techniques des villes, aussi nombreux soient-ils. Pour y accéder il faut chercher dans des récits sur les villes, les vies de leurs habitants, leurs coutumes, leurs manières de vivre à l'extérieur. Ainsi, nous ne pouvons plus nous référer *aux villes* mais à une ville spécifique à chaque fois. Cette ville est ici, Athènes, et avant de parler de la marche il faut d'abord s'immerger dans son histoire, revisiter ses rues.

3.3 Partie 1 : Conclusion

La marche est une pratique naturelle à laquelle on ne semble pas trop penser et que l'on exerce sans avoir besoin de connaissances particulières. Or, elle ne commence à être *en vogue* qu'après la deuxième moitié du XX^{e} siècle et elle devient un sujet incontestable au sein des sciences s'intéressant à la ville, surtout à l'aube du XXI^{e} siècle. Qu'est-ce qui fait alors que la marche – une pratique propre à l'homme – émerge en tant que sujet de recherche présentant un si grand intérêt pour les urbanistes, les géographes, les architectes, les ingénieurs ? La réponse est – dans un premier temps – évidente : la marche lie intrinsèquement l'homme à la ville. L'espace urbain et l'être humain, deux sujets fondamentaux des sciences sociales, dépendent fortement l'un de l'autre chaque fois que l'on descend la rue de notre quartier, que l'on longe un quai pour rencontrer un ami ou que l'on se précipite pour arriver à la station du métro. En outre, jadis la marche était une nécessité pour survivre, un mouvement de résistance face à l'immensité des territoires, tandis qu'à présent elle est devenue un plaisir. Les philosophes, les gens de lettres et les artistes ont commencé à marcher pour le simple fait de marcher et non pour échapper à quelque chose ou pour arriver quelque part. Au cours des dernières années, ce plaisir de marcher est à son apogée ; il devient un objectif majeur des politiques urbaines à une époque où les enjeux croissants issus de la concurrence entre les villes, de la qualité de la vie urbaine et de l'attractivité des capitales sont liés aux espaces publics offerts au piéton. Ce dernier n'est plus cet être *faible* qu'il faut protéger ; il devient un acteur principal de l'espace urbain, un client exigeant, un habitant habilité, voire même la pierre angulaire de tout le système des transports urbains. Au cours de ce virage, la marche est perçue comme un enjeu social et politique, un terrain d'innovation et un facteur important de réussite économique des villes.

Nous ne pouvons parler de la marche sans faire allusion à la ville. En effet, ce binôme semble être indéfectible. Comment un aménageur peut-il penser des rues sans tenir compte des personnes ? Comment un artiste peut-il expérimenter la marche sans la situer dans un lieu et dans un temps spécifiques ? Comprendre la marche est ainsi une lourde épreuve car elle impose une compréhension de sa relation (historique et symbolique) avec la ville. L'histoire récente de cette dernière pourrait être également celle de la marche en soi, si l'on voulait s'aventurer dans une telle rétrospective historique de la marche et de l'espace urbain. Ce qui est toutefois intéressant et qui peut alimenter de larges pistes en matière de recherche autour de la marche, c'est de clarifier les étapes de sa longue relation avec l'évolution du paysage urbain et plus particulièrement avec la vie des espaces publics. Du

pavé tordu médiéval dans un espace formé empiriquement, le piéton passera à un espace rigidement conçu et organisé. La ville du XX^{e} siècle fît naître le piéton au sens contemporain du terme, c'est-à-dire comme un être distinct de la vie urbaine. Ironiquement, la voiture et la vitesse, ces *ennemis* de la marche, ont jeté parallèlement les fondements pour que cette dernière émerge en tant qu'une pratique reconnue dans les rues et requérant sa propre place. C'est ainsi que se produit ce virage significatif au fil de l'histoire urbaine, lorsque les professionnels et les chercheurs, au-delà du bâti et des infrastructures de transport, ont commencé à s'intéresser à la marche consciemment et passionnément. Certes, après la Deuxième Guerre mondiale et les mutations socioculturelles qui se sont ensuivies, les espaces publics urbains ont pu être repensés : des voies piétonnes, des placettes aménagées ou des trottoirs sont venus affirmer l'attention générale à l'égard du piéton dans la ville, tant au niveau des réglementations que des projets.

Toutefois, ayant mis l'accent principalement sur l'aspect matériel des espaces libres collectifs, l'aménagement semble ne pas avoir pu suffisamment creuser dans d'autres dimensions de la marche, et surtout dans celle qui se trouve au cœur de la ville même : la force de la marche de *produire* la ville, non pas dans le sens de réseaux, de paysages ou d'urbanité, mais dans le sens social et politique. Les lieux aménagés avec soin seront bien évidemment appréciés et arpentés par les piétons, et considérés par les aménageurs comme réussis. Cependant, ces derniers s'apercevront vite qu'une rue remplie de monde ne stimule pas forcément la sociabilité, la mixité paysagère et l'hétérogénéité des pratiques qu'un espace urbain est censé promouvoir. Autrement dit, favoriser la marche dans un environnement sûr et confortable ne répond pas à des questionnements plus larges liés à la fragmentation des usages, à la monotonie des paysages, à la diminution des stimuli et à la fin de la dépolitisation des espaces publics. Les débats des sociologues, des géographes et des urbanistes sur la mutation des espaces publics révèlent l'absence d'une réflexion sur le nouveau rôle de la marche dans les espaces publics urbains en constante transformation.

À travers le dernier chapitre de cette partie nous avons essayé de montrer que la valeur ajoutée de la marche ne réside pas entièrement dans sa vitesse, ni dans sa flexibilité, ni dans son caractère naturel, ni dans l'aménagement de l'espace prêt à l'accueillir ; elle se trouve dans la relation tant énigmatique que prometteuse que la marche tisse avec les lieux publics. Cette relation est ainsi un dialogue imprégné de conflits et de négociations constantes, et dans ce sens là elle est éminemment politique. Il s'agit d'un dialogue avec l'espace matériel – bien sûr –, mais aussi avec l'autre, avec la société et donc avec la différence, et c'est en cela que demeure enfin tout son intérêt. Car il s'agit en réalité d'un dialogue avec soi ; la marche est ainsi une expérience qui nous permet de nous poser des questions face à ce que nous expérimentons en marchant, d'aiguiser notre pensée critique et de nous engager vis-à-vis de l'espace commun tant matériel que social. Pour examiner ces *constatations* dans la première partie de la thèse, nous avons choisi un terrain d'étude en dehors des *sentiers battus*, à savoir une ville avec des politiques durables insuffisantes et qui subit en même temps de fortes pressions par rapport à son héritage historique. Athènes est considérée comme étant relativement *hostile* au piéton et elle dispose de faibles financements pour des projets urbains, mais parallèlement elle possède un centre historique palpitant en termes de vie publique, offrant une mixité sociale et un paysage très hétérogène à quelques pas d'un monument, vecteur des enjeux touristiques et catalyseur des projets urbains : l'Acropole.

Continuity is a desirable caracteristic of cities
G. Cullen

Cars are dangerous to pedestrians,
yet activities occur where cars and pedestrians meet
Christopher Alexander

Je marche dans l'Antiquité la plus reculée.
Je veux relier le passé au présent, reprendre le souvenir, juger et arriver à compléter
Auguste Rodin

En Grèce le passé fera toujours tort au présent
Edmond About

Partie II : la marche dans l'aménagement et les pratiques des espaces publics au centre d'Athènes (1832-1974)

The man of the street is so often taken as the barometer of the true political scene of a situation that we sometimes forget that the street, for the people that are on, it is a very real thing. […] to speak of everyman is also to risk seaking for nobody. To speak of everywhere in this or that nation is to speak of speak of nowhere […] but transforming 'everyman' into 'someone' and 'everywhere' into 'somewhere', leads us to the coalface of power[1207].

Inspirée par cet extrait de Leif Jerram, cette partie tentera de donner corps à la question de la marche ; celle-ci s'effectue *quelque part* et par *quelqu'un*. La spécificité des lieux (Athènes) et des populations ont été les fils conducteurs d'une tentative de suivre l'évolution historique de la marche au sein de la capitale grecque. Wassily Kandinsky propose : *every phenomenon can be experienced in two ways. These two ways are not arbitrary, but are bound up with the phenomenon – developing out of its nature and characteristics: externally or inwardly*[1208]. En se basant sur ceci, cette partie offre un double regard afin d'examiner la relation entre la marche et les espaces publics du centre athénien : d'un côté, nous analysons les approches officielles en matière d'aménagement et de l'autre, nous nous penchons sur le rôle de la marche au cours de l'histoire du centre de cette ville. Ce regard rétrospectif s'étendra jusqu'en 1974, date du passage à la période démocratique moderne du pays et du début d'une nouvelle ère pour l'aménagement des lieux publics. Vu l'ampleur de la période choisie, cette partie se divise en trois chapitres représentant chacun une période distincte en ce qui concerne les projets et l'*état d'esprit* de la société athénienne. De plus, nous essayons de comprendre le rôle de la marche au cours de chaque période, tout en nous immergeant dans la vie des espaces publics et et en examinant comment celle-ci s'est moulée à travers le débat et les projets relatifs à ces espaces. L'aménagement de ces derniers s'est inspiré, jusque dans les années 60, par les démarches effectuées dans d'autres capitales d'Europe où de nombreux ingénieurs et architectes grecs ont complété leurs études et où la bourgeoisie athénienne conserve de fortes relations régies par des intérêts économiques.

Le premier chapitre examinera une période pendant laquelle Athènes, d'un village paisible, se transforme en une capitale attirant de nouveaux habitants[1209]. Marcher entre des colonnes doriques, le long des allées tordues et boueuses n'était pas une pratique courante pour les quelques habitants de la ville. C'est à partir du moment où les premières rues et boulevards sont percés, que la marche devient *visible* dans l'espace public. L'afflux de capitaux étrangers et de dons à des œuvres de bienfaisance, ainsi que les rêves bavariens, transformeront rapide-

[1207] JERRAM, L., « Revolution in the streets », In *streetlife : the untold history of Europe's twentieth century,* New York : Oxford University Press, 2011, pp. 14-100
[1208] KANDINSKY, W., *Point and line to plane*, New York : Solomon R. Guggennheim Foundation, 1947 [1926] et notamment p. 17
[1209] ΚΑΛΛΙΒΡΕΤΑΚΗΣ, Λ., « Η Αθήνα τον 19ο αιώνα: από επαρχιακή πόλη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, πρωτεύουσα του Ελληνικού Βασιλείου », *Αρχαιολογία της πόλης των Αθηνών,* (http://www.eie.gr/archaeologia/gr/chapter_more_9.aspx)

ment le paysage d'Athènes[1210]. Il s'agit d'une renaissance ressentie à travers la réalisation d'un *ménage* généralisé des espaces publics et l'épanouissement inattendu de la vie commune à l'extérieur. Nous ne pouvons cependant pas encore parler de *marche urbaine*, cette vie à l'extérieur reste très focalisée sur des lieux spécifiques de rencontre et de commerce et personne ne ressent le besoin de se déplacer loin de son foyer. La marche solitaire, même pour de courtes distances, est uniquement appréciée par les nombreux philhellènes qui visitent Athènes dans l'esprit de se balader dans le monde antique[1211]. Les rues rudimentaires, éloignées du marché animé, sont le plus souvent des espaces déserts, où seules les voix des colporteurs et des femmes bavardant assises aux seuils des maisons voisines, brisent le silence. Pour l'aristocratie athénienne et les hommes d'affaires qui visitent la ville, ces rues sont très peu connues. Les pas des étrangers se croissent avec ceux des locaux surtout autour du *bazar*. En outre, c'est grâce aux carnets de voyage[1212] des diplomates, des chroniqueurs et des invités des écoles archéologiques, que nous pouvons aujourd'hui recourir aux témoignages de la vie quotidienne de l'époque qui se déroulait à l'extérieur.

Au lendemain de l'approbation de la première Constitution en 1844[1213], la ville entrera dans une époque de stabilité politique qui permettra la multiplication des investissements en matière de travaux publics. Entre 1863 et 1922, le paysage de la ville et les pratiques à l'extérieur changent considérablement, plusieurs rues et places profitent des revêtements, des trottoirs, du mobilier urbain et d'un certain soin des façades des bâtiments. Pour les yeux du marcheur, l'espace public change à deux niveaux : il devient un espace d'abord de confort, et ensuite, présentant une nouvelle esthétique soumise à des perspectives visuelles. Les rues se remplissent rapidement de marcheurs qui sont nettement plus nombreux que les quelques chariots ou les calèches. La mise en place d'un réseau de train boiteux étire les limites de la ville et annexe, au centre traditionnel, de nouvelles polarités de vie sociale qui se développent autour des stations ou des gares des transports en commun. Suite à la fin des guerres balkaniques, l'établissement d'une économie industrielle et l'émergence de nouvelles classes sociales jetteront les fondements d'une transformation considérable du paysage des espaces publics. Vers 1909, le passage du régime féodal au système capitaliste de production entrainera une rupture – tant morphologique que fonctionnelle – entre le noyau ancien et la capitale grandissant autour de celui-ci.

Mais c'est surtout après la date cruciale de 1922, que le paysage des espaces publics changera brutalement. Deux sont les causes de ce bouleversement : d'abord, une explosion démographique liée à l'évolution d'Athènes en capitale contemporaine avec des réseaux de transport, et ensuite, une stratification sociale qui sera de plus en plus marquée dans l'espace urbain. Suite à la vague migratoire, la question du logement devient urgente et l'intérêt étatique pour l'aménagement des lieux publics s'estompe[1214]. Or, les visions ambitieuses pour la restructuration de la capitale, l'embellissement du paysage urbain, les percements des axes et l'aménagement d'espaces verts et de places ne manqueront pas. Toutefois, ces aspirations se trouveront face à une réalité économique

[1210] MIRKOVIC, A., « Who owns Athens? Urban planning and the struggle for identity in neo-classical athens (1832-1843) », *Cuadernos de Historia Contemporánea,* vol. 34, 2012, pp. 147-158

[1211] Depuis le début du XVIII[e] siècle les voyages vers l'est deviennent très courants parmi une élite de diplomates, de chercheurs et d'aristocrates qui sont particulièrement attirés par les monuments de l'époque classique d'Athènes. Ainsi, suite à la formaton de l'État grec nombreux sont les français qui visiteront la capitale. Parmi eux Alphonse de Lamartine, Chateaubriand, Faugères laisseront des textes riches en informations concernant la vie à Athènes au cours des premières années du XIX[e] siècle. Cf. BERCHET, J.Cl., *Le Voyage en Orient. Anthologie des voyageurs français dans le Levant au XIX[e] siècle*, Paris : R. Laffont, 1985

[1212] ΜΟΥΛΛΑΣ, Π., MENTZOY, B., (eds.), *Σελίδες για την Ελλάδα του 20ου αιώνα. Κείμενα γάλλων ταξιδιωτών*, Αθήνα : Ολκός, 1995

[1213] Mise en place d'une monarchie constitutionelle. Cf. CLOGG, R., *A consice history of Greece*, Cambridge : Cambridge University Press, 2002 et notamment pp. 68-80

[1214] ΓΚΙΖΕΛΗ, Β., *Κοινωνικοί μετασχηματισμοί και προέλευση της κοινωνικής κατοικίας στην Ελλάδα 1920-1930*, Αθήνα : Επικαιρότητα, 1984

difficile et seront mises de côté dans les choix stratégiques concernant les transports. Au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale, l'État et les autorités locales se préoccuperont principalement du problème de la circulation[1215]. Parallèlement, l'aménagement des espaces publics, octroyé au ministère, relève du domaine des ingénieurs au sein des services techniques publics dont les choix reçoivent le soutien d'une grande partie des scientifiques et des professionnels du privé. Entre 1950 et 1970, la promotion de la voiture régira les règles du jeu relatives à tout aménagement dans l'espace public. Cette période se caractérise par une altération du paysage public et des modes de vie des Athéniens[1216] ; la stabilité de la vie professionnelle, la reprise économique et l'émergence d'une classe moyenne, conduisent à d'autres habitudes et usages de l'espace urbain. Loin d'un regard sur l'historiographie des lieux, l'objectif de cette partie est de comprendre la particularité du contexte urbain dont l'évolution historique a modelé le rôle de la marche au sein tant des choix politiques que de la vie quotidienne des lieux publics.

4. Le bazar et le boulevard : la marche comme pratique moderne (1832 et 1864)

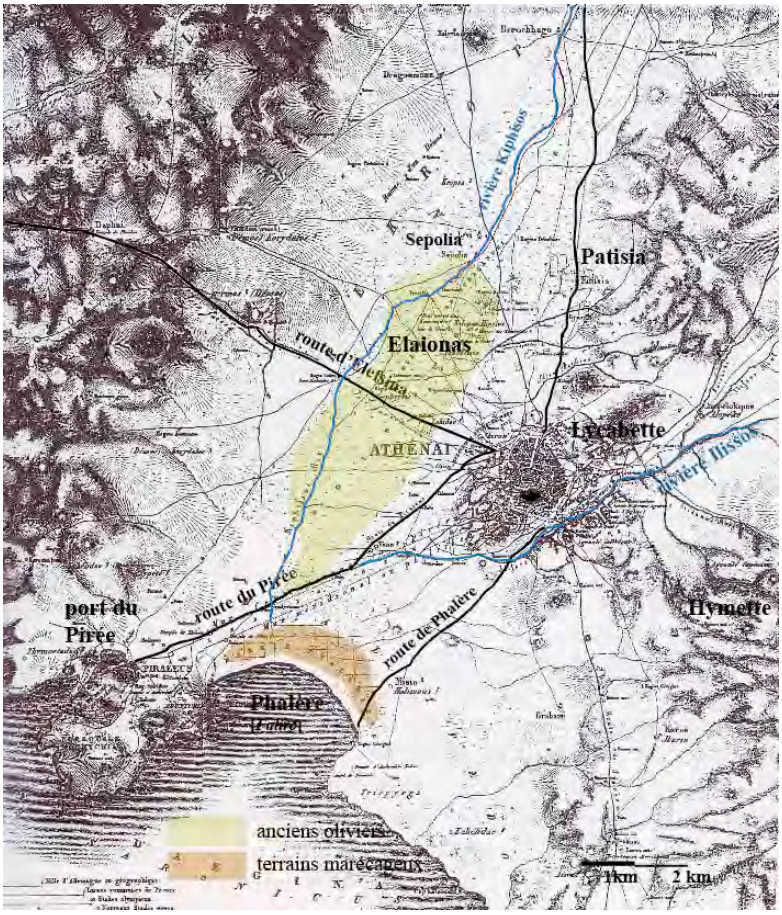
Les antiquités dispersées autour du rocher de l'Acropole, les douces soirées de l'été athénien et l'exotisme de la vie publique oscillant entre les coutumes de l'Orient et celles de l'Occident, furent les premières attractions des voyageurs qui visitèrent Athènes, arpentant ses collines, examinant sa topographie et discutant avec les quelques intellectuels ou d'anciens seigneurs. Le besoin de planifier la ville en ruines était le sujet de prédilection des discussions face aux sentiers escarpés et aux collines arides et dégarnies qui décoraient les environs des quelques maisons au pied de l'Acropole[1217]. Toutefois, sur des chemins anciens, reliant le *Kerameikos* au *Lycabette*, le bourg de *Patisia* à L'Acropole, les visiteurs d'Athènes, ainsi que ses premiers habitants, tracent jour après jour de nouveaux itinéraires, animent les espaces de rassemblement et participent de cette manière à une expérience collective toute neuve : la naissance de la ville moderne.

4.1 Marcher, une expérience topographique des sentiers et des *platomata*[1218]

Suite à l'indépendance de la Grèce en 1830, Athènes est un village sérieusement délaissé[1219]. La plus grande distance séparant la maison la plus éloignée de l'Acropole n'excède pas deux kilomètres, soit vingt minutes à pied. Le choix d'Athènes comme capitale de l'État grec[1220] ne fut guère facile car d'autres villes étaient beau-

[1215] ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ, Δ., « Το πρόβλημα της κυκλοφορίας εν Αθήναις », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 61, 1954, et notamment p. 32
[1216] ΜΕΡΑΚΛΗΣ, Μ., « Λαογραφικά της Αθήνας 1834-1984 », In *Αθήνα 1834-1984*, Αθήνα : Νέα Εστία, 1984
[1217] ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, Φ., ΤΣΙΡΓΙΑΛΟΥ, Α., (eds.), *Αθήνα 1839-1900. Φωτογραφικές μαρτυρίες*, Αθήνα : Μουσείο Μπενάκη, 2003
[1218] Il s'agit des petits espaces libres dans le tissu de la ville représentant une forme primaire des espaces publics mais qu'ils ne sont pas aménagés et conçus volontairement pour cette fonction. Il s'agit des ouvertures au sein du tissu, une sorte de « restes » après la construction du bâti ayant comme simple but de permettre la circulation parmi les maisons
[1219] ΤΡΑΥΛΟΣ, Ι., *Πολεοδομική εξέλιξις των Αθηνών. Από των προιστορικών χρόνων μέχρι των αρχών του 19ου αιώνος*, *op.cit.*
[1220] Nauplie fut la première capitale de l'État grec moderne formé après la Révolution de 1821 contre l'occupation ottomane. Suite à la proclamation de l'indépendance de la nation, Athènes attire vite l'intérêt pour devenir la nouvelle capitale grâce à son nom, porteur de plusieurs symbolismes liés à l'Antiquité. Le débat sur l'implantion de la capitale fut virulent. Au-delà de son importance symbolique, Athènes pouvait unir la nation en neutralisant les rivalités entre les différentes phratries, chefs militaires et familles féodales qui ont joué un rôle significatif pendant les années de la révolution. Cf. TSIOMIS, Y., FRANGOULIS, T., DULIBINE, B., *Athènes ville capitale*, *op.cit.* Finalement, après la désignation d'Athènes comme capitale du nouvel État grec, nombreux furent les Athéniens qui sont rentrés réparer leurs maisons tandis que plusieurs riches entrepreneurs, expatriés ou étrangers, ont commencé à investir dans le foncier. L'achat et la vente de terres à des prix dérisoires ont déclenché une spéculation fleurissante. Au cours des premières années, la majorité des terrains autour de l'Acropole ont déjà été vendus aux particuliers. Dans un tel contexte, les pouvoirs publics ont été incapables de saisir du terrain public et de contrôler la spéculation foncière. Ceci deviendra un obstacle majeur pour le déroulement de chaque effort d'aménagement dans le futur. Cf. ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Αι*

coup plus développées économiquement à l'époque. Toutefois, Athènes présentait un grand avantage symbolique[1221] : l'Acropole – témoin élogieux de l'époque classique – qui s'impose au paysage quotidien des voyageurs arrivant à la ville par les nombreux sentiers radiaux venant des champs en jachère. Les plus longs voyages s'effectuent sur d'anciens sentiers tracés par des animaux et assurant la communication entre Athènes et les villes fleurissantes du pays[1222]. Deux sont les voies principales de communications de la ville avec ses bourgades : l'axe nord-sud le long de la voie *Patission* et l'axe ouest-est le long de la voie de *Iera Odos* menant à *Mesogeia*. La rue *Pireos*, légèrement sinueuse, passant à l'ouest de l'Acropole en suivant le tracé de l'ancienne fortification des *Longs Murs* [*Makra Teichi*] jusqu'à la baie de Phalère, est la seule voie carrossable[1223] (Carte 6).



Carte 6: Carte de J.A.Sommer, ingénieur et géographe de la cour bavaroise, datant de 1837. Les principales anciennes voies reliant le centre d'Athènes au bourg de Patisia et au port du Pirée (Source : carte retirée aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes et retouchée par l'auteur)

Athènes maintient son tissu compact hérité de la période de l'occupation ottomane et reste enfermée au sein de l'enceinte de *Chasekis*[1224]. Jusqu'en 1836, les seuls modes de déplacement pour les 200 000 habitants environ,

Αθήναι. Από τον 19ο εις τον 20ο αιώνα, *op.cit.* Cf. aussi ΔΡΙΚΟΣ, Θ., *Οι πωλήσεις των οθωμανικών ιδιοκτησιών στην Αττική*, Αθήνα : Τροχαλία, 1994

[1221] Pour une analyse du contexte politique historique dans lequel Athènes a été choisie en tant que capitale du nouvel État Cf. TSIOMIS, Y., « Parler d'Athènes de 1834 comme on parle de Brasilia de 1964 », *Villes en parallèle*, vol. 9, 1985, pp.15-20

[1222] ΤΡΑΥΛΟΣ, Ι., *Πολεοδομική εξέλιξις των Αθηνών. Από των προιστορικών χρόνων μέχρι των αρχών του 19ου αιώνος, op.cit.*

[1223] Il s'agit d'une fortification construite entre 461-455 av. J.-C., de sept kilomètres de longueur, reliant Athènes au Pirée. Les murs furent détruits en 86 av. J.-C. conduisant la ville du Pirée au déclin

[1224] La surface de la ville à l'intérieur de l'enceinte de Chasekis compte 116 hectares. Cf. ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Τα πρώτα σχέδια των Αθηνών*, Αθήνα, 1933. L'enceinte possédait sept portes et elle allait devenir la source principale de pierres qui ont été utilisées pour la reconstruction d'Athènes suite à sa libération

étaient les ânes, les chevaux et les chameaux[1225]. Les rares guides touristiques préviennent les visiteurs que la ville est à peine habitable, manquant d'infrastructures et offrant des conditions de déplacement décourageantes : *voies étroites avec des émissions sales*[1226]. Les espaces communs *intra-muros* forment un maillage labyrinthique de ruelles qui sont à la fois des voies de circulation et des lieux de rassemblement. La petite largeur des rues *ne cherche pas à impressionner le regard*[1227], les seuls repères pour s'orienter étaient les modestes plateaux naturels et les églises byzantines dispersées autour du rocher de l'Acropole. L'espace extérieur ne joue pas un rôle important dans le processus de construction des villes grecques ; à cet effet Roland Martin souligne :

> *...tracer un plan urbain c'est d'abord délimiter un lotissement. Dès lors, la rue est réduite à son seul rôle utilitaire : assurer les courants de circulation ; rôle purement fonctionnel que ne vient agrémenter, sauf rares exceptions, aucun décor monumental*[1228]*[...] Qu'elles soient enfermées dans les mailles rigides d'un réseau orthogonal comme à Milet, ou qu'elles résultent d'une adaptation séculaire au mouvement du terrain comme à Athènes, les traits essentiels ne changent pas [...] ainsi, le caractère des rues dans les villes grecques est dû aux données purement fonctionnelles : circulation essentiellement de piétons et de bêtes de somme...*[1229].

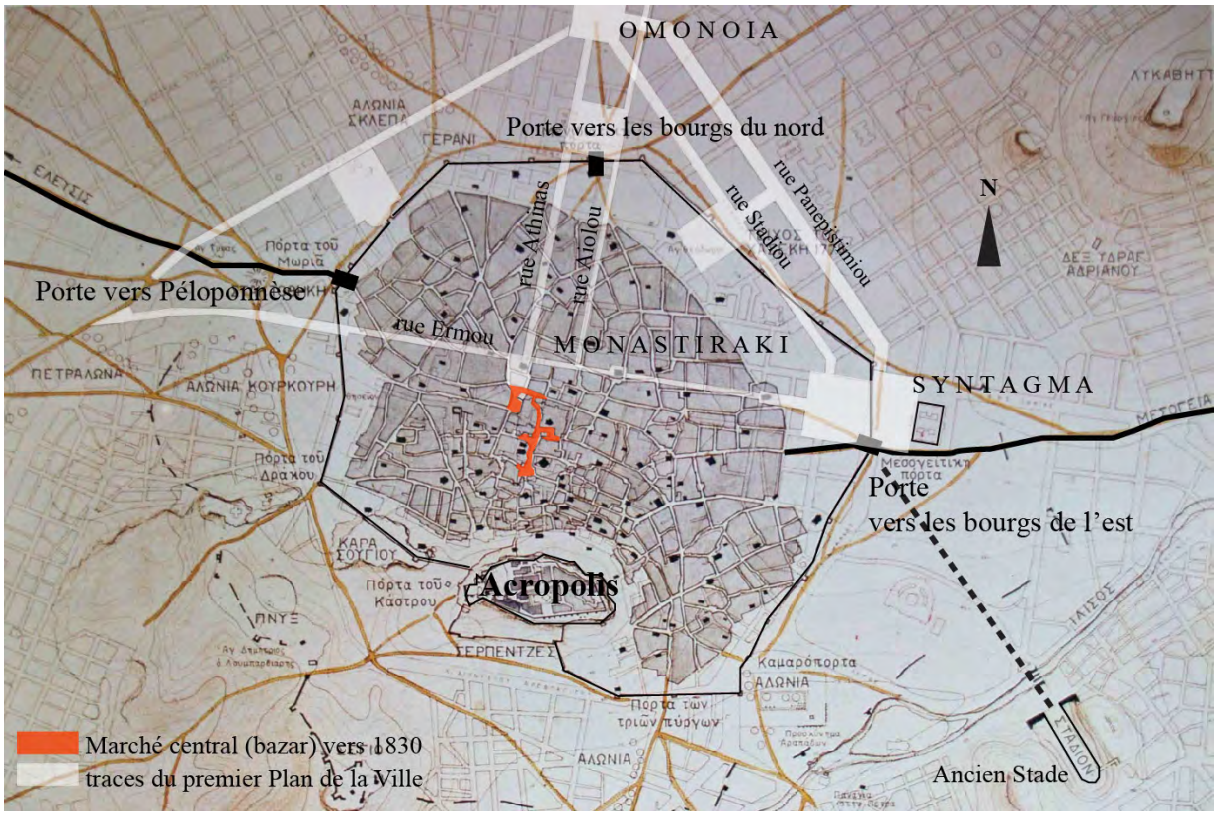
Les rues qui sont de simples venelles pour le passage des passants (*ρύμας*) [*rhymas*], convergent toutes vers le rocher de l'Acropole. L'historien Dimitris Kampouroglou dira : *Les rues sont circulaires, tordues et étroites, sous l'ombre des maisons qui les entourent*[1230]. L'étroitesse des rues oblige les habitants à circuler à pied : *Les rues étroites d'Athènes ne laissaient pas de place à deux mules chargées pour les traverser et le manque de voies expliquait l'absence de véhicules à roues quand les marchandises étaient transportées par des chameaux*[1231], et d'ajouter que *ni le soleil ni le vent ne touchaient les ruelles de l'ancienne ville*[1232]. L'aspect compact du tissu urbain est d'ailleurs le résultat des besoins forgés au fil des ans, il n'existe aucune réelle nécessité de créer des voies rectilignes et les rues se déploient autour d'une fontaine qui joue le rôle d'une placette et où les passants bénéficient de l'ombre d'un platane ou d'une vigne. Athènes du XIX[e] siècle ressemble peu à l'Athènes classique où l'interaction entre l'espace public et privé offrait une continuité aux pas du marcheur[1233]. Le tissu de la ville du début du XIX[e] siècle est *introverti*, les maisons sont bâties autour de petits potagers clos et la cour [*avli*] de la maison athénienne est entourée de hauts murs isolant complètement la vie à l'intérieur de celle de l'extérieur. C'est dans ces cours – chacune avec sa propre fontaine – que se déroulent la plupart des activités quotidiennes de la famille : les repas, les fêtes et les jeux d'enfants. Les habitations sont retirées au fond des parcelles irrégulières et les clôtures n'ont aucune fenêtre sur la rue. Les voies donnent l'impression d'être créées au hasard sans aucun réel objectif[1234], or, en réalité, le tissu suit une logique très proche de celle de la cité médiévale où les voies primaires relient le centre aux bourgs limitrophes.

Au début du XIX[e] siècle, Athènes est une ville provinciale d'importance secondaire[1235]. En 1813, elle compte à peine 12 000 habitants qui se nourrissent de l'agriculture. Le tissu *urbain* est un amalgame de vestiges de

---

[1225] À la même époque où dans les villes françaises le tram a fait son apparition, certaines gravures témoignent que des voyageurs étrangers arrivent à la ville d'Athènes encore en chameaux. Cf. ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ, Κ., *Ξένοι ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, Αθήνα : Στάχυ, 1992
[1226] ΓΕΡΟΝΤΑΣ, Δ., *Ιστορία του Δήμου Αθηναίων 1835-1971*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1972 et notamment p. 16
[1227] ΜΕΛΑΜΠΙΑΝΑΚΗ, Ε., « Οι πλατείες της Αθήνας 1834-1945 : διαδικασία διαμόρφωσης, λειτουργία, πολεοδομική σημασία », *op.cit.*
[1228] MARTIN, R., *L'urbanisme dans la Grèce antique*, Paris : A. et J. Picard, 1956 et notamment pp. 205-206
[1229] *Ibid.*
[1230] ΚΑΜΠΟΥΡΟΓΛΟΥ, Δ.Γ., *Αι παλαιαί Αθήναι*, Αθήνα : Βιβλιοπωλείο Διονυσίου Νότη Καραβία, 1990 [1922]
[1231] ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al., « *Αθήνα και δημόσια συγκοινωνία : παρελθόν, παρόν και μέλλον* », *op.cit.*
[1232] ΚΑΜΠΟΥΡΟΓΛΟΥ, Δ. Γ., *Αι παλαιαί Αθήναι*, *op.cit.*, et notamment pp. 101-102
[1233] BENEVOLO, L., *La ville dans l'histoire européenne*, (trad.) S. Gherardi et J.L. Pouthier, Paris : Seuil, 1993
[1234] ΤΡΑΥΛΟΣ, Ι., *Πολεοδομική εξέλιξις των Αθηνών. Από των προιστορικών χρόνων μέχρι των αρχών του 19ου αιώνος, op.cit.,* et notamment p. 226
[1235] L'architecte et professeur à l'École Polytechnqiue d'Athènes, Dimitris Karydis, note qu'en effet Athènes était une ville importante au sud des Balkans pendant l'empire ottoman. Selon Yannis Tsiomis, architecte et professeur à l'ENSA Paris - La Villette, Athènes était *un village*

l'époque classique, d'édifices administratifs ottomans et de mosquées. La ville se structure en huit *platomata*[1236] et trente-six *mahalades* (quartiers) et son *centre* se situe au croisement de seulement deux rues commerciales. Au-delà de celles-ci, les Athéniens se croisent autour des nombreuses fontaines disséminées dans la ville qui jouent un rôle de lieux de repos et de bavardage. Des casernes, des hammams et des ateliers d'artisans sont dispersés dans un espace modeste qui s'est créé plutôt par les activités quotidiennes que par une architecture intentionnée[1237] (Carte 7)



Carte 7 : L'enceinte du tyran Chasekis, les trois portes principales vers les bourgs et la zone, en rouge, du bazar de la ville. Superposition du plan de la ville de 1960 sur l'ancienne trame de la ville en 1830. (Source : fond de carte retiré aux Archives de la Direction du Plan de la ville de la municipalité d'Athènes et retouché par l'auteur)

Le marché (*bazar*) situé au nord de la colline de l'Acropole est le cœur de la vie quotidienne. Déployé sur les ruines de l'ancienne *Agora*[1238] il concentre des lieux de culte et des commerces. Il s'agit d'une zone s'étendant

ruiné en comparaison à d'autres centres développés comme Syros et Patra, n'ayant que soixante maisons dans un état délabré. Cf. TSIOMIS, Y., « Athènes 1833 : la guerre pour la capitale de l'État-Nation », *Études balkaniques*, vol. 12, 2005, pp. 173-176

[1236] Petit plateau ou ouverture dans le tissu urbain

[1237] ΜΙΧΕΛΗ, Λ., *Μοναστηράκι. Από το σταροπάζαρο στο γιουσουρούμ*, Αθήνα : Ωκεανίας, 1997 et notamment p. 55, p. 63, et p. 124

[1238] BAIROCH, P., *De Jéricho à Mexico. Villes et économie dans l'histoire*, Paris : Gallimard, 1985. Cf. aussi ΜΙΧΕΛΗ, Λ., *Μοναστηράκι : από το σταροπάζαρο στο γιουσουρούμ*, *op.cit.,* et notamment pp. 122-126. En Grèce antique, l'Agora est le centre de la vie culturelle. Les premières discussions sur la planification de la cité concernent surtout la taille limitée de la ville et les possibilités d'extension de cette dernière. Athènes Classique fut bâtie en liaison étroite avec la vie sociale régie par le système politique de l'époque. Aristote notait qu'il est indispensable que les citoyens se connaissent entre eux. Platon suggérait que la ville reste petite pour assurer les réunions publiques et pour que tous les habitants puissent participer

de la bibliothèque d'Hadrien au forum Romain sur une surface de 16 000 mètres carrés[1239] qui rassemble toute la vie économique, sociale et religieuse et où prolifèrent les passants pendant toute la journée : *Grecs et Turcs consomment ici presque toute la journée, mais même quand ils finissent leur travail ils restent là, dans les cafés sous des tonnelles pittoresques et parlent de leurs affaires, de tous leurs problèmes et de leurs intérêts, comme le faisaient les anciens Athéniens à l'Agora*[1240]. La principale voie commerciale commence à l'est de la mosquée *Tzirtzidaki* pour traverser, du nord au sud, le *bazar* (Image 3). La partie entre l'église *Megali Panagia* et la mosquée *Fétiche Tzami* est la plus animée, inondée de cafés, de couleurs et de parfums. La rue *Pandrosou* relie le *marché du haut* [*Ano Pazari*] au *marché du bas* [*Kato Pazari*][1241].

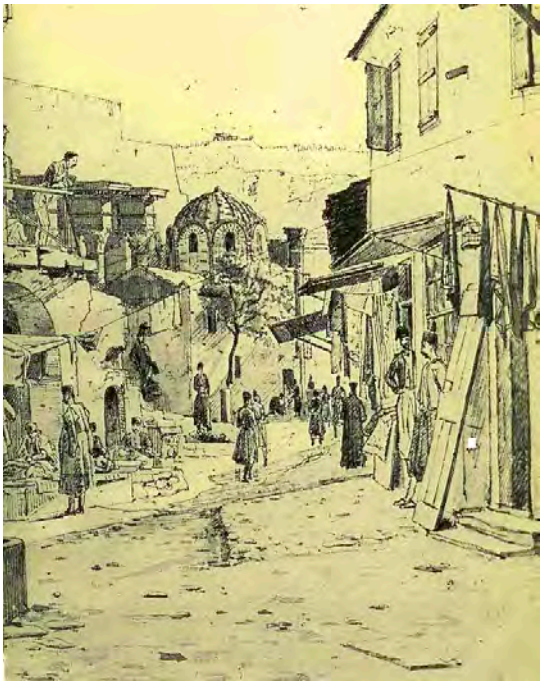


Image 3 : Vue de la rue centrale du bazar d'Athènes au début du XIX^{e} siècle (Source : ΜΙΧΕΛΗ, Λ., *Μοναστηράκι : Από το σταροπάζαρο στο γιουσουρούμ*, Αθήνα : Ωκεανίδα, 1997)

Le *platoma* de *Monastiraki*, au nord du bazar, est le point le plus palpitant de la ville où tous les mouvements se croisent[1242]. Ceux qui quittent le bazar redirigent leurs pas vers les bourgs lointains et ceux qui viennent de loin passent nécessairement par ici avant de *monter* au bazar. *Monastiraki* est le lieu d'échange tant économique que social (Image 4) avec ses cafés aux narghilés, ses étalages d'épices ou de cuirs synthétisent une ambiance bruyante ; chaque nouvelle se répand d'abord de bouche à l'oreille dans ruelles du bazar[1243]. Toutefois, ce réseau primitif d'espaces publics ne maintien pas une fonction stable pendant l'année, la zone du bazar contient en effet trois petits marchés spécialisés selon les besoins saisonniers, hebdomadaires ou quotidiens[1244].

[1239] ΚΟΡΟΜΗΛΑΣ, Γ., ΚΟΡΟΜΗΛΑΣ, Λ., *Η Αθηναϊκή περιπέτεια. 40 αιώνες αθηναϊκής ζωής*, τ.2, Αθήνα : Λ. Γιοβάννης Ε.Ε, 1981
[1240] ΤΡΑΥΛΟΣ, Ι., *Πολεοδομική εξέλιξις των Αθηνών. Από των προϊστορικών χρόνων μέχρι των αρχών του 19ου αιώνος*, *op.cit.,* et notamment p. 208
[1241] ΚΑΡΥΔΗΣ, Δ., *Πολεοδομικά των Αθηνών και της Τουρκοκρατίας*, διδακτορική διατριβή, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Αθήνα, 1981 et notamment pp. 270-280
[1242] Pendant la turcocratie huit *platomata* (placettes) ont été créées dans la ville au sein du tissu fortifié. Les premiers quartiers d'habitat voient le jour et leur emplacement reste le même jusqu'aujourd'hui : *Plaka*, *Filopappos*, *Aerides*, *Thisio*, *Mitropoleos* et *Agios Filippos*, *Psiri* et *Monastiraki*
[1243] ΓΑΤΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., *Ιστορία της αθηναϊκής κοινωνίας*, Αθήνα : Αετός, 1942
[1244] ΚΑΡΥΔΗΣ, Δ., *Πολεοδομικά των Αθηνών και της Τουρκοκρατίας*, *op.cit.*, et notamment 270-280

Image 4 : La vie dans la rue autour de la place Monastiraki vers le début du XIX^{e} siècle (Source : ΕΝΕΠΕΚΙΔΗΣ, Π. Κ., *Αθηναϊκά - Αττικοβοιωτικά - Δωδεκανησιακά 1815-1980*, Αθήνα : Ωκεανίδα, 1991

Au cours des premières années après la libération d'Athènes, le sentiment d'insécurité règne dans les espaces publics[1245]. Le comportement à l'extérieur est régit par des mœurs conservatrices et des règles tacites[1246], et la composition polyethnique de la population n'assure aucun sentiment de communauté[1247] ce qui se reflète dans l'absence d'activités communes en public. Quelques espaces intérieurs de rassemblement (comme les *chania* ou les *kafeneia*) sont inaugurés dans des endroits boisés et calmes aux extrémités de la ville et à proximité des voies menant à la campagne[1248]. La balade dominicale le long de la rue *Kidathinaion*, au pied de l'Acropole, est la seule habitude rassemblant régulièrement les Athéniens[1249].

Seules les voies primaires ont un adressage portant le nom d'une des familles qui y résident, mais dans la plupart des cas, chaque rue se voit attribuer un nom selon sa fonction (la voie qui conduit à...) ou d'après un lieu religieux se trouvant à proximité[1250]. Au sein de ce tissu labyrinthique, le marcheur initié oriente facilement ses pas d'une manière empirique en suivant les *points de sortie* ou les *points de rassemblement* ; les ruelles les plus centrales sont toujours animées tandis que les plus éloignées servent uniquement de passages. Le développement de la ville – suivant le modèle d'urbanisation prévalant en Europe – s'effectuera le long des voies radiales *extra-muros*[1251]. Si ces dernières restent presque intactes pendant les années qui suivront, celles d'*intra-muros* connaîtront une transformation éblouissante surtout vers le milieu du XIX^{e} siècle.

[1245] ΚΟΥΡΤΗΣ, Σ.Δ., « Στην Αθήνα πριν από 150 χρόνια », *Νέα Εστία*, τευχ. 1379, 1984, pp. 483-486
[1246] ΓΕΡΟΝΤΑΣ, Δ., *Ιστορία του Δήμου Αθηναίων 1835-1971*, *op.cit.*, et notamment p. 11
[1247] Pendant les années de l'occupation turque la population autochtone était représentée auprès du souverain local par une institution appelée *demogerontia*. Il s'agissait d'un conseil de personnes éduquées chargées de résoudre des problèmes locaux et d'être l'intermédiaire entre la population et le pouvoir local turc
[1248] Il s'agit de Giftiki Porta menant au bourg de Kolonos dans le nord, de Menidiatiki Porta conduisant au nord et au bourg de Patissia, et de Mesogeitiki Porta menant aux bourgs de l'est. Cf. ΚΑΡΥΔΗΣ, Δ., *Πολεοδομικά των Αθηνών και της Τουρκοκρατίας*, *op.cit.*
[1249] ΣΤΑΣΙΝΟΠΟΥΛΟΣ, Ε.Κ., *Η ιστορία των Αθηνών. Από την αρχαιότητα ως την εποχή μας*, *op.cit.,* et notamment p. 323
[1250] ΚΑΜΠΟΥΡΟΓΛΟΥ, Δ.Γ., *Αι παλαιαί Αθήναι*, *op.cit.*
[1251] BENEVOLO, L., *La ville dans l'histoire européenne*, *op.cit.*

4.2 Une trame moderne surgit : le plan de Cléanthe-Schaubert

La création du premier Plan de la ville fut une des préoccupations du nouvel gouvernement[1252]. En 1832, le roi Othon octroie à deux jeunes architectes l'étude *du plan de la nouvelle Athènes en tenant en compte la gloire et la beauté des Anciens*[1253] ; cette planification représente, pour les autorités, le début d'une nouvelle ère. Le plan, dont le rôle est fortement symbolique, imposera au sol une morphologie complètement différente de celle de l'époque précédente[1254]. Le schéma que Stamatis Kleanthis et Eduard Schaubert proposent, deux années plus tard, une trame tissée autour d'espaces publics généreux, ce plan, bien qu'audacieux pour l'échelle d'Athènes, est prophétique vu l'étalement urbain qui suivra[1255]. Or, cette étude connaîtra de nombreuses modifications avant qu'elle ne soit partiellement réalisée ; la voirie principale reste cependant intacte jusqu'à aujourd'hui. Comme Yannis Tsiomis le note, Athènes se dessine sous l'influence de deux forces : d'un côté, l'ambition de faire revivre l'ancien mythe, et de l'autre, la contrainte de bâtir sur une terre dégarnie. Le plan d'Athènes fut *une affaire européenne*[1256], nombreux sont les architectes étrangers renommés qui se précipitent pour déposer leurs desseins pour la planification de la capitale, inspirés par néoclassicisme qui prévalait à l'époque[1257].

Stamatis Kleanthis et Eduard Schaubert – ayant l'opportunité de dessiner *ex nihilo* – choisissent de structurer le plan autour de larges espaces publics de géométrie pure. Toute la synthèse se base sur la monumentalité des avenues et le symbolisme des tracés, or, cette volonté de s'exprimer par un geste dynamique sur l'espace se confronte aux capacités économiques et politiques de l'État[1258]. Les architectes planifient la nouvelle Athènes dans la partie nord-est de l'Acropole en tenant compte des particularités de la topographie[1259], les zones au sud et à l'ouest du plan sont limitées par des collines, *Lykavittos* (Lycabette) et *Philopappou,* qui ne permettent pas l'extension du noyau ancien. Dès le départ, l'objectif consistait à réussir à distinguer la nouvelle ville de l'ancienne en laissant cette dernière presque intacte[1260]. Les larges boulevards et les bâtiments prestigieux confrontent le marcheur à un paysage tout neuf par rapport à ce qui existait avant, les services administratifs se dispersent progressivement sur le terrain en se distinguant de l'ancien tissu délabré. L'étalement de la ville dicte aussi la création d'axes capables d'assurer la communication avec les nouvelles centralités du pouvoir (palais,

[1252] Pour une analyse approfondie du plan de la ville cf. ΓΕΡΟΝΤΑΣ, Δ., *Ιστορία Δημου Αθηναίων*, *op.cit.* Cf. aussi ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ-ΒΕΝΕΤΑΣ, Α., *Αθήνα. Ένα όραμα κλασσικισμού,* Αθήνα : Καπόν, 2001

[1253] ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Τα πρώτα σχέδια των Αθηνών*, *op.cit.* Les deux architectes commencent à etudier le plan de la ville avant même qu'Athènes devienne officiellement capitale de l'État. Ils prévoient une population entre 35 000 et 40 000 habitants. Le plan définitif sera approuvé en 1832

[1254] KALAFATI, E., « La construction d'une ville nouvelle », Dans Y. Tsiomis (dir.), *Athènes, affaire européenne*, vol. 2, Ministère de la Culture, Caisse des fonds archéologiques, 1985

[1255] La nouvelle ville d'Athènes est dessinée pour une population entre 35 000 et 40 000 habitants. Cf. ΜΠΑΣΤΕΑ, Ε., *Αθήνα 1834-1896. Νεοκλασική πολεοδομία και ελληνική εθνική συνείδηση*, Αθήνα : Libro, 2008 et notamment p. 155

[1256] ΤΣΙΩΜΗΣ, Γ., « Το να μιλάμε για την Αθήνα του 1834 όπως για την Μπραζίλια του 1964 », In G. BURGEL *Η νεοελληνική πόλη*, ΑΘήνα : Εξάντας, 1989, pp. 17-24

[1257] HASTAOGLOU-MARTINIDIS, V., « City form and national identity. Urban designs in nineteenth century Greece », *Journal of Modern Greek Studies*, vol. 13, no. 1, 1995, pp. 99-123

[1258] Suite à l'établissement de la nouvelle capitale, le pays se vide complètement. La dynastie bavaroise ne parvient pas à faire des réformes en matière de finances publiques. Le nouvel État se trouve, dès les premiers jours, en déficit. Les limites géographiques restreintes de la Grèce, ainsi que le protocole d'Indépendance signé par les Grandes Puissances ne permettent pas au gouvernement de structurer des conditions viables pour atteindre un progrès économique. Les partis politiques oscillent entre la protection des Grandes Puissance et le rêve de réunir sur le territoire grec tout l'hellénisme de la diaspora. Les premières années, la majorité de la population est composée de paysans qui vivent dans la misère et ne possèdent aucune propriété foncière. La classe aisée d'Athènes est formée par des notaires, des hommes travaillant dans les services publics ou des officiers. Cf. CONTOGEORGIS, G., *Histoire de la Grèce*, Paris : Hatier, 1992

[1259] Ce choix fut d'ailleurs critiqué. L'architecte Georges Candilis note qu'une telle décision allait entraîner la rupture du tissu de la ville avec la côte littorale. Par ailleurs, l'historien Yannis Travlos rappelle que si le plan initial avait été entièrement appliqué, il aurait jeté des fondements très différents pour l'organisation de la ville d'aujourd'hui. Cf. ΚΑΝΔΥΛΗΣ, Γ., « Αθήνα 1900 -1985 : η τραγική περιπέτεια της πόλης », In *Η Αθήνα στον 20ο αιώνα, 1900-1940. Αθήνα ελληνική πρωτεύουσα*, Αθήνα : Υπουργείο Πολιτισμού, 1986, pp.79-69

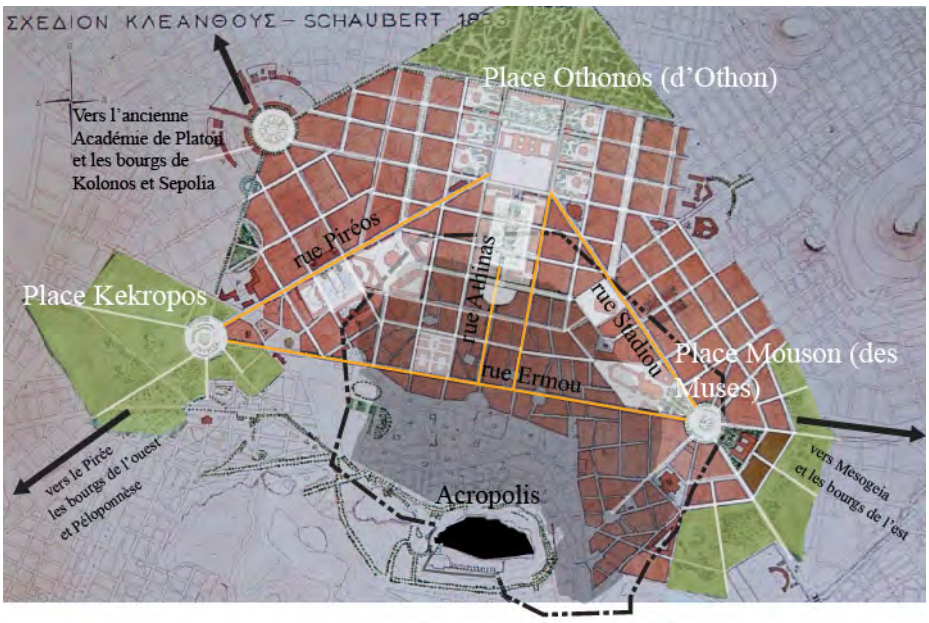
[1260] ΜΠΑΣΤΕΑ, Ε., *Αθήνα 1834-1896. Νεοκλασική πολεοδομία και ελληνική εθνική συνείδηση*, *op.cit.,* et notamment p. 188

cathédrale), cependant, le plan n'arrive pas à mélanger la vie des espaces publics situés dans les deux parties de la ville : celle qui est dessinée *ex nihilo* et celle qui est héritée[1261].

Trois axes structurent le nouveau Plan : les rues *Ermou*, *Stadiou* et *Pireos* forment un triangle isocèle dont le dichotome, la rue *Athinas*, relie le sommet nord de ce dernier (destiné à l'implantation du palais) avec la colline de l'Acropole. Malgré leur linéarité qui s'oppose au maillage du village existant, les nouveaux axes respectent certains repères du paysage existant ; les architectes ont l'intention de conserver autant que possible les traces du passé en dotant la ville d'un plan ancré sur le territoire[1262]. Deux places sont créées aux sommets est et ouest du triangle : *Mouson*, sur le site de l'ancienne porte des remparts conduisant vers les bourgs de l'est, et *Kekropos* à l'ouest, là où la rue *Pireos* commence pour relier la ville au port du Pirée (Carte 8). Au sommet du triangle, la place Othon (place du palais) située dans la partie nord de la rue *Athinas*, est le cœur de la synthèse. Ce positionnement permettrait au roi d'avoir une vue directe sur le rocher de l'Acropole ; Kleanthis et Schaubert souligneront : *De cette manière le balcon du Palais jouira d'une vue sur l'ancien Stade, la colline du Lycabette, l'Acropole et les bateaux du Pirée*[1263]. Les trois places représentent ainsi les trois pouvoirs du royaume grec : la couronne, la religion et l'éducation. Les architectes suggèrent le développement d'un centre commercial le long de la rue *Pireos* où ils prévoient des services publics.

Une attention particulière est portée à la qualité des espaces publics centraux pour lesquelles le plan prévoit qu'ils soient entourés d'édifices culturels. Des arcades longeant les voies centrales, des alignements d'arbres et des fontaines révèlent la volonté des architectes d'aménager un espace public protégeant les passants du climat chaud athénien. Le plan est strictement symétrique mais cela n'empêche pas les concepteurs de faire de petits ajustements afin de prendre en compte le relief naturel et de tracer des axes comme un prolongement harmonieux des chemins historiques existants. Le maillage suivra enfin deux formes : radiale, autour des places publiques structurant le triangle, et orthogonale, autour des axes principaux[1264]. Cependant, la géométrie du nouveau maillage se heurtera au tissu modeste de l'ancienne ville[1265].

[1261] *Ibid.,* p. 189
[1262] GRASSI, G., *Κείμενα για την αρχιτεκτονική*, (trad.) Κ. Πατέστος, Αθήνα : Καστανιώτης, 1998 et notamment pp. 9-13
[1263] ΜΠΑΣΤΕΑ, Ε., *Αθήνα 1834-1896. Νεοκλασική πολεοδομία και ελληνική εθνική συνείδηση*, *op.cit.*
[1264] ΚΑΛΛΙΒΡΕΤΑΚΗΣ, Λ., *Η Αθήνα τον 19ο αιώνα από επαρχιακή πόλη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, πρωτεύουσα του ελληνικού βασιλείου*, *op.cit.*
[1265] ΜΠΑΔΗΜΑ-ΦΟΥΝΤΟΥΛΑΚΗ, Ο., *Κλεάνθης 1802-1862. Αρχιτέκτων, επιχειρηματίας, οραματιστής*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 2001 et notamment pp. 70-78



Carte 8 : Le plan proposé par Stamatios Kleanthis et Eduard Schaubert est superposé à l'ancienne trame de la ville (indiqué sur la carte en noir foncé). Les nouveaux espaces publics, amples et géométriques, se confrontent à la morphologie héritée de la ville. (Source : fond de carte retiré aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes et retouché par l'auteur)

Les architectes envisagent que les rues *Athinas* et *Stadiou* se transforment en boulevards plantés d'arbres pour la promenade. Kleanthis et Schaubert essayent de conserver une grande partie des édifices byzantins existants, cependant, la volonté de créer une vaste zone de fouilles archéologiques et de percer de nouveaux axes exigera la démolition d'une partie considérable de la ville existante[1266]. Le nouveau Plan s'impose sur l'ancienne ville, ce qui provoquera non seulement un bouleversement du paysage mais aussi une rupture dans la manière de pratiquer l'espace public. Les Athéniens, habitués jusqu'alors à orienter leur pas au bruit des cloches, se trouveront face à de larges avenues et des places gigantesques[1267]. Les rues *Athinas*, *Stadiou*, *Pireos*, *Ermou*, créées par la plume des architectes, introduiront une esthétique déjà connue en Europe à l'époque des Lumières mais qui sera toute nouvelle pour Athènes[1268]. L'ampleur, le confort et l'ordre sont néanmoins des qualités exigées pour une ville moderne. Lewis Mumford écrira : *Le mouvement sur une ligne droite amena dans la ville le stimulus et la joie du mouvement rapide*[1269].

Antony Vidler note que *la rue théâtrale par le biais de son artifice visuel et technique deviendra une forme d'ordre public*[1270]. Les architectes imaginent des espaces publics arborés généreusement ce qui sera un projet chimérique vu la sécheresse constante de l'Attique. Ainsi, ces nouveaux espaces dénués de toute végétation sembleront encore plus colossaux en comparaison aux venelles de l'ancienne ville. Ce renversement d'échelle n'est pas bien accueilli par les habitants qui commencent à protester contre les expropriations et à mépriser les nouveaux espaces qui leur apparaissent si *étranges*[1271]. Or, cette opposition au nouveau plan n'est pas influencée par une volonté de protéger le caractère historique de la ville, la société, n'ayant pas encore développé un sens de la responsabilité collective, agit selon des intérêts individuels contre des choix qu'elle considère qu'on lui im-

[1266] ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Τα πρώτα σχέδια των Αθηνών*, *op.cit.*
[1267] PROUST, M.A., « *Un hiver à Athènes* », Dans *Tour du monde*, Paris : Hachette, 1860. Cf. aussi ANANIADOU-TZIMOPOULOU, M., YEROLYMPOS, A., VITOPOULOU, A., « L'espace public et le rôle de la place dans la ville grecque moderne. Évolution historique et enjeux contemporains », *Études balkaniques*, vol. 14, 2007, pp. 27-52
[1268] MIRKOVIC, A., « Who owns Athens? Urban planning and the struggle for identity in neo-classical Athens (1832-1843) », *op.cit.*
[1269] MUMFORD, L., *The city in history. Its origins, its transformations, and its prospects*, *op.cit.,* et notamment p. 368
[1270] VIDLER, A., « The scenes of the street and other essays », In S. Anderson (eds.), *On streets*, Cambridge, Massachusetts : MIT Press, 1978 et notamment pp. 29-107
[1271] ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ, Δ.Β., *Εν Αθήναις, κάποτε... η πόλις και οι δρόμοι της διηγούνται την ιστορία τους*, Αθήνα : Ελληνικά Γράμματα, 2000

pose et dont elle ne voit pas l'utilité : *Ces rues de quarante ou trente mètres sont une véritable exagération pour une ville comme Athènes, dont la population ne dépassera jamais les soixante mille âmes*[1272]. L'ambiance de méfiance est également entretenue par les journaux locaux qui critiquent la vanité du Plan : *Si un tel plan était appliqué avec des rues et des places d'une telle envergure, les habitants seraient brûlés par le soleil sur les routes et les maisons ressembleraient à des hameaux*[1273]. Toutefois, le Plan est finalement approuvé par le roi Othon avec le décret royal de 1833 et sa disposition géométrique s'inscrit parfaitement dans ses objectifs : laisser une empreinte dans l'espace de la souveraineté de la monarchie. Le roi considère que la rigidité du plan fait preuve d'un symbolisme parfait soulignant l'occidentalisation du pays. Athènes oscille ainsi entre deux enjeux : d'un côté ressembler à une capitale royale, et de l'autre, devenir un centre compétitif de commerce et de culture[1274].

Les Grecs expatriés financeront au cours des premières années les caisses du royaume dans le but de participer à la renaissance d'une ville digne de son mon et de son passé glorieux[1275]. Or, *habiller une villageoise en une noble dame*, comme le souligne Guy Burgel, n'est pas une tâche facile[1276] ; la réalisation du Plan posera très vite de problèmes. Le tissu fragmenté et l'état nébuleux de la propriété foncière[1277] seront des obstacles importants à l'heure des expropriations. Les conflits qui opposent les convictions des architectes, les visions du pouvoir bavarois et les intérêts des propriétaires des terrains, conduisent le roi à demander à Léon Von Klenze de réviser le Plan initial. Klenze conserve les trois axes structurants du triangle, mais, sa proposition – qui vise à rasséréner les esprits[1278] – sacrifie une grande partie des espaces publics en diminuant considérablement la largeur de voies. La surface prévue pour des fouilles archéologiques est significativement réduite, les boulevards plantés autour du palais sont supprimés et le site pour l'implantation de ce dernier est transféré sur la place *Kekropos* (Carte 9).

Le nouveau plan se structure sur un maillage endoscopique qui ne semble avoir aucune intention de dialoguer avec les alentours du paysage, ni de s'étaler dans le futur, et parallèlement, la surface des places est radicalement diminuée[1279]. Eleni Bastea notera : *Athènes est finalement devenue une ville pour tous, une capitale modeste au niveau du plan et de la vision, un reflet pâle de son passé*[1280]. Quant à Klenze, il défendra les décisions de réduire la taille des espaces publics en soulignant que ceux-ci doivent s'adapter aux particularités des villes du Sud *: Les routes et les places sont plus petites […] ces villes du sud sont plus pittoresques et présentent une plus grande variété que celles du nord*[1281]. Il reste méfiant face aux doctrines de l'urbanisme néoclassique mais il ne contestera ni les éléments structurants du plan initial, ni la monumentalité des axes centraux qui sont en voie d'être tracés.

[1272] ΣΚΟΥΖΕΣ, Δ.Γ., « Η λεωφόρος με τις ακακίες », In *Η Αθήνα που έφυγε ομορφιές που χάθηκαν*, Αθήνα : Ι. Μακρής, 1964
[1273] ΣΤΑΣΙΝΟΠΟΥΛΟΣ, Ε.Κ., *Η Αθήνα του περασμένου αιώνα, op.cit.,* et notamment p.29
[1274] ΜΠΑΣΤΕΑ, Ε., *Αθήνα 1834-1896. Νεοκλασική πολεοδομία και ελληνική εθνική συνείδηση*, *op.cit.*
[1275] TSIOMIS, Y., « Athènes 1833. La guerre pour la capitale de l'État-Nation », *op.cit.*
[1276] BURGEL, G., « Athènes, de la balkanisation à la mondialisation », *op.cit.*
[1277] ΔΡΙΣΚΟΣ, Θ., *Οι πωλήσεις των οθωμανικών ιδιοκτησιών στην Αττική*, Αθήνα : Τροχαλία, 1994
[1278] ΜΠΑΣΤΕΑ, Ε., *Αθήνα 1834-1896. Νεοκλασική πολεοδομία και ελληνική εθνική συνείδηση*, *op.cit.*
[1279] L'architecte et directeur de la Direction du Plan de la Ville d'Athènes dans les années 50, Kyprianos Mpiris, notait que la surface des voies sur l'ensemble des espaces libres était passée de 18 % à 32% à la fin du XIX^{e} siècle. Cf. ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Τα πρώτα αθηναϊκά σχέδια*, *op.cit.*
[1280] ΜΠΑΣΤΕΑ, Ε., *Αθήνα 1834-1896. Νεοκλασική πολεοδομία και ελληνική εθνική συνείδηση*, *op.cit.*
[1281] *Ibid.*

Carte 9 : Superposition du plan proposé par Leo von Klenze au plan actuel de la ville. Les espaces publics que Leo von Klenze propose à l'époque ont été considérablement réduits par rapport au plan de Kleanthis et Schaubert. Le caractère du plan dans la nouvelle proposition est ainsi plus *introverti*. La ville est entourée d'une voie périphérique plantée et l'on envisage de construire le palais dans la partie ouest de la ville au début de la rue Piréos (Source : fond de carte retiré aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes et retouché par l'auteur)

4.3 Les premiers travaux de la municipalité financés par des mécènes

Au lendemain de son indépendance, Athènes compte trois cent maisons *désertées, misérables, sans toit et la plupart des fois sans murs*[1282]. Les quelques fossés pour l'écoulement des eaux de pluie peuvent être considérés comme le seul soin accordé à l'espace public[1283]. Une antithèse choquante attend les voyageurs européens qui se baladent parmi des trésors archaïques et des ruelles boueuses et cahoteuses. Cependant, la reconstruction sera rapide, les rues sont élargies et les parcelles vides sont bâties à un rythme effrayant : *Les bâtiments sont construits à un rythme galopant mais sans aucun plan ni esthétique, ni aucune cohérence, et les maisons sont resserrées entre elles le long des ruelles sales et étroites*[1284]. Les efforts pour la reconstruction rencontreront deux écueils : la spéculation croissante sur le coût du foncier et la résistance des habitants face aux expropriations. Or, la fréquentation des rues augmente jour après jour et les bâtiments de deux étages hébergent aux rez-de-chaussée des épiceries, des restaurants et des hôtels[1285]. L'essor du commerce reflètera la renaissance économique de la capitale même si cette dernière présente encore de sérieuses lacunes, comme par exemple les rues qui sont à peine éclairées par les deux cent lampadaires en cire. Leur nivellement commence en 1836, mais le manque de savoir-faire de la part des services techniques retarde la mise en place d'un réseau d'égouts. L'approvisionnement de l'eau se fait majoritairement par des puits ou grâce aux quelques robinets publics qui deviennent des points propices pour que les Athéniennes puissent socialiser. Les colporteurs avec des cruches d'eau sont une image courante dans les rues[1286]. Les services de propreté étaient rudimentaires, les poubelles sont ramassées par des chariots de la police municipale et seulement quelques fonctionnaires sont responsables de l'entretien des lanternes à gaz. Les rues sont à la merci de la sécheresse et de l'inondation.

[1282] ΓΕΡΜΑΝΟΣ, Φ., « Πως διεμορφώθησαν τα πρώτα σπίτια », *Βιβλιοφιλία*, τευχ. 26, Φεβρουάριος-Μάρτιος-Απρίλιος 1985, pp. 7-9
[1283] *Ibid.*
[1284] ΣΙΤΑΡΑΣ, Θ., *Η παλιά Αθήνα ζει, γλεντά, γεύεται. 1834-1938*, Αθήνα : Ωκεανίδα, 2011
[1285] ΚΑΡΔΑΜΙΤΣΗ-ΑΔΑΜΗ, Μ., ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ-ΚΡΙΣΤΕΝΣΕΝ, Α., « Ο κήπος του λαού που έγινε δρόμος », *Επτά Ημέρες Καθημερινή Οδός Αθηνάς,* 17 Ιουνίου 2001
[1286] ΣΙΤΑΡΑΣ, Θ., *Η παλιά Αθήνα ζει, γλεντά, γεύεται. 1834-1938*, *op.cit.,* et notamment pp. 45-46

Le Plan de Klenze est approuvé en 1834 et un comité est désigné pour l'appliquer[1287]. Une de ses premières préoccupations fut la rédaction d'un plan cadastral, l'ingénieur Stauffert qui s'en est occupé, a publié un premier cadastre en 1834. Or, l'on n'a pas encore décidé du site du palais, ce qui tracasse les investisseurs privés qui ne peuvent pas anticiper vers où la ville se développera[1288]. Le croisement des rues *Ermou* et *Pireos* est le point le plus susceptible de devenir le nouveau centre de la ville et attire pour cette raison les premiers édifices publics. Toute la partie ouest de la ville acquiert très vite de la valeur puisqu'elle constitue la liaison entre Athènes et ses ports d'approvisionnement : *Eleysina* et Le Pirée[1289]. La rue *Pireos* est la première à être aménagée sur les traces des anciens Longs Murs en 1840[1290] (Carte 10). L'axe attire, vers la fin du XIX^{e} siècle, des micro-unités d'artisanat et devient progressivement l'axe industriel reliant Athènes au Pirée (Carte 11). Or, la construction du palais[1291] sur la place *Mouson,* déplace le centre de gravité des espaces publics vers la partie est de la ville, et donne une très grande valeur aux axes *Panepistimou* et *Stadiou*. Les terrains limitrophes au palais seront ainsi rapidement habités et accueilleront plusieurs résidences de prestige.

Carte 10 : Carte d'Adolf Stieler de 1843, présentant la ville d'Athènes et la ville portuaire du Pirée. En couleur blanche, nous indiquons l'ancienne fortification de *Makra Teichi*, sur le tracé de laquelle passera la première ligne de voie ferrée vers le milieu du XIX^{e} siècle (Source : document cartographique retiré à la Bibliothèque Nationale de France sur http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb40751305h/PUBLIC et retouché par l'auteur)

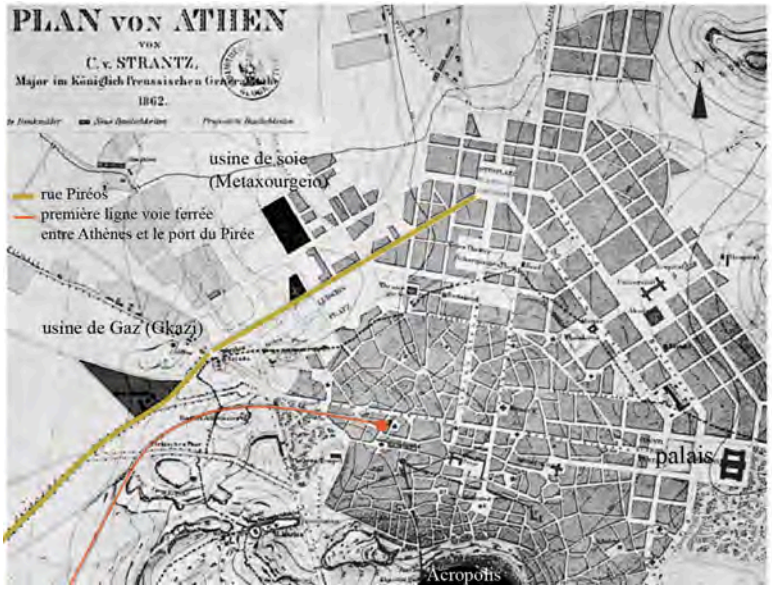
[1287] Le comité sur la révision du plan de la ville auquel Stamatios Kleanthis participe, effectue quelques révisions finales en élargissant la largeur de la rue Panepistimiou et en prolongeant le tracé de la rue Aiolou jusqu'au bourg de Patisia

[1288] Friedrich von Gärtner est appellé par le roi Othon pour dessiner le nouveau palais. Pendant les premières années, la reconstruction de la ville est faible et les matériaux sont difficiles à trouver. Suite à l'approbation du Plan de la Ville, la construction augmente, mais les prix des terrains restent encore bas

[1289] ΣΚΛΑΒΟΥΝΟΣ, Γ., « Συγκοινωνίες και κοινωνική διαίρεση του χώρου », In G. Burgel (eds.), *Η νεοελληνική πόλη*, Αθήνα : Εξάντας, 1989, pp. 39-53

[1290] ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ, Δ.Β., *Εν Αθήναις, κάποτε... η πόλις και οι δρόμοι της διηγούνται την ιστορία τους*, *op.cit.,* et notamment p. 136

[1291] Gäertner dessine le nouveau palais, mais d'autres propositions ont aussi été faites par Karl Friendrich Schinkel et Von Quast. Marcel Proust critique la mégalomanie de ces propositions de l'époque en insistant sur le fait que l'esthétique des bavarois se heurte au paysage physique d'Attique. PROUST, M.A., « *Un hiver à Athènes », op.cit.*, et notamment p. 50



Carte 11 : Plan de C.von Strantz datant de 1862, présentant l'espace bâti de la ville d'Athènes et les premières rues tracées. En jaune, nous indiquons la rue Pireos et en rouge la voie ferrée reliant le centre d'Athènes au port du Pirée (Source : fond de carte retiré aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes et retouché par l'auteur)

Une activité intense de travaux dans les espaces publics caractérise la période entre 1830 et 1840[1292] ; plusieurs rues centrales sont pavées et aménagées avec des trottoirs étincelants en marbre de l'Hymette[1293]. Vers 1856, la majorité des travaux portent sur des élargissements, des prolongements et des nivellements des voies. Même appliqué partiellement, le Plan de la Ville devient le moteur du développement des endroits qui sont éloignés du noyau ancien. L'attractivité de la nouvelle partie de la ville éblouit une partie de la *clientèle* de l'ancien tissu. La morphologie néoclassique devient rapidement la norme pour chaque nouvelle construction et le nouveau vocabulaire architectural s'éloigne des particularités du climat méridional. Gustave Fougères notait : *Il y a deux villes l'une dans l'autre. La plus pittoresque n'est pas la plus neuve*[1294]. C'est le moment où la municipalité avec de maigres ressources essaye d'assurer quelques infrastructures rudimentaires et des riches entrepreneurs financent l'édification de bâtiments prodigieux d'utilité publique. Si la construction d'édifices est spectaculaire, l'aménagement des voies reste lamentable. La municipalité exhorte à faciliter la circulation et les aménagements des voies publiques mais les ressources de l'État ne permettent pas des entreprises ambitieuses. Dimitrios Kalifronas, maire d'Athènes, souligne en 1840 que *le seul embellissement dont la ville a profité pendant une durée de trois ans, c'est l'aménagement de la rue Ermou où les carrosses peuvent passer mais où les trottoirs sont absents*[1295]. Les Athéniens ne voient pas encore l'espace extérieur comme un bien commun, les rues se transforment en urinoirs publics. Le ministère des Finances publiques propose un projet de loi selon lequel *la police est autorisée à donner des amendes aux contrevenants* tandis que les habitants recourent à des solutions improvisées

[1292] L'avenue Panepistimou est tracée. L'ingénieur militaire Hoch est chargé de la construction du palais sur la place Mouson qui se trouve dans la partie est du Plan de Kleanthis et Schaubert. Les travaux divisent la place en deux parties et la rue Ermou s'élargit. De nombreuses églises byzantines sont détruites et leurs matériaux sont utilisés pour l'édification de la cathédrale. En 1854, de nombreuses placettes dans des quartiers d'habitat sont aménagées comme celle de Psiri et celle qui est située sur la place du théâtre municipal. L'aménagement de la rue Stadiou s'achève en 1858. En 1841, la municipalité décide l'extension de la rue Aiolou au-delà de son croisement avec la rue Stadiou. La rue Patision s'étend vers le nord en suivant le tracé de l'ancienne voie qui conduit au bourg de Patisia. Les principales rues commerciales, Adrianou et Pandrosou, sont réaménagées. En 1853, de petits ponts en bois sont placés le long de la rue Stadiou pour assurer la traversée des piétons. Cf. ΣΚΑΛΤΣΑ, Μ., *Κοινωνική ζωή και δημόσιοι χώροι κοινωνικών συναθροίσεων στην Αθήνα του 19ου αιώνα*, διδακτορική διατριβή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 1983 et notamment p. 71

[1293] ΚΑΡΔΑΜΙΤΣΗ-ΑΔΑΜΗ, Μ., « Ενας δρόμος για το θεό του εμπορίου », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Οδος Ερμού*, 22 Σεπτεμβρίου 2002

[1294] FOUGÈRES, G., *Athènes. Les villes d'art célèbres*, Paris : Renouard, 1923 et notamment p. 170

[1295] ΛΑΜΠΡΟΥ, Γ.Λ., *Οδός Ερμού*, Αθήνα : Αθήνα, 2001

en dessinant des croix sur les murs[1296] dans l'espoir de décourager les passants irrespectueux. Malgré les entraves, un effort considérable est réalisé pour la mise en place d'un cadre réglementaire qui permettra d'aménager l'espace extérieur et de civiliser les comportements[1297].

Le décret royal *Sur la construction des villes et des bourgs* jettera les fondements de l'aménagement urbain et déterminera les premières règles sanitaires des espaces publics. Le décret 3/15.4.1835 *Sur la question de l'hygiène et de la construction des villes et des villages* imposera la grille orthogonale et la taille minimum des voies[1298]. Finalement le décret *Sur la formation du Plan de la Ville* du 9.4.1836, désigne la surface minimale des îlots dans le centre-ville et le long des grands axes à 80m^2, ainsi que la longueur des façades d'alignement à 5 mètres minimum. Les rues doivent avoir approximativement six mètres pour qu'elles soient *ni trop larges, ni trop petites*[1299]. Ces premières réglementations forgeront le paysage urbain[1300] d'Athènes jusqu'au début du XX^{e} siècle, et entraîneront une première stratification sociale ; ceux qui peuvent racheter et unifier des îlots constructibles s'installent dans la partie neuve de la ville, tandis que les petits propriétaires s'éloignent aux extrémités du Plan. La rue *Ermou* fut la première à être illuminée grâce à l'inauguration du chemin de fer entre *Thisio* et *Le Pirée*[1301]. La nécessité d'interventions plus courageuses s'accroît, mais, jusqu'en 1835, la municipalité d'Athènes n'adoptera aucune loi lui assurant des revenus nécessaires pour le bon déroulement des travaux. En 1860, un deuxième comité de scientifiques est chargé de la rédaction du Plan définitif mais il se limite aux problèmes d'hygiène publique. La création d'espaces publics étendus, prévus par le premier Plan, ne voit jamais le jour. Que des ajustements modestes sur la forme des places et des rues locales ont lieu, suite aux décrets secondaires. Le cadre juridique reste rigide et l'aménagement des espaces publics succombe aux intérêts du marché foncier[1302]. La délimitation de la hauteur des édifices est la seule tentative d'intervention – appliquée uniquement aux axes centraux – en matière de taille. Athènes est appelée, d'un côté à attirer les investisseurs étrangers, et de l'autre, à répondre aux besoins urgents d'une population pas du tout homogène. Les percements grandioses seront cependant critiqués comme des *étrangetés* tant par les habitants que par la Presse locale qui accuse le gouvernement de la condition des rues, du manque de sécurité et d'hygiène. Toutefois, l'artistocratie locale et une partie des habitants sont satisfaits par la nouvelle l'image *soignée*[1303] de la ville qui, petit à petit, peut être comparée à Paris ou à Londres[1304].

Après 1840, une attention particulière est accordée à la végétalisation des rues et des places[1305]. Les Athéniens deviennent des défenseurs des espaces verts qu'ils considèrent une source de beauté et d'hygiène pour la ville.

[1296] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η ρομαντική Αθήνα*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1987

[1297] En 1834 sont créés deux bureaux au sein du ministère de l'Intérieur qui est le seul compétent pour la rédaction de chaque plan architectural et urbain de la ville. Un bureau pour l'Architecture et un autre pour les Plans cadastraux. Ce dernier est responsable de la mise à jour du plan de la Ville, tandis que le ministère de l'Armée est responsable de toutes les opérations liées aux travaux publics jusqu'en 1848

[1298] ΜΕΛΑΜΠΙΑΝΑΚΗ, Ε., *op.cit.,* et notamment p. 68

[1299] ΚΑΡΑΔΗΜΟΥ-ΓΕΡΟΛΥΜΠΟΥ, Α., « Σχεδιασμός και ανάκτηση του χώρου της πόλης. Χαρακτήρας της πολεοδομικής παρέμβασης του κράτους κατά τη μετάβαση από την οθωμανική στη νεοελληνική πόλη », *συνέδριο Νεοελληνική πόλη Οθωμανικές κληρονομιές και ελληνικό κράτος*, Αθήνα, 26-28 Σεπτεμβρίου 1984, Αθήνα : ΕΜΝΕ, 1985 et notamment p. 385

[1300] Tous les dessins architecturaux pour de nouvelles constructions devaient être déposés pour leur approbation au Service de géomètres de la Ville, ce qui permettait en théorie un certain contrôle de la production morphologique de l'espace. Cf. ΚΑΡΔΑΜΙΤΣΗ-ΑΔΑΜΗ, Μ., « Ένας δρόμος για το θεό του εμπορίου », *op.cit.,* et notamment p.3

[1301] *Ibid.*

[1302] Un exemple caractéristique est celui de la transformation de la forme circulaire de la place Omonoia en rectangulaire afin de satisfaire les intérêts des investisseurs privés et la facilitation de la construction des formes rectangulaires sur les ilôts entourant la place

[1303] ΜΠΑΣΤΕΑ, Ε., *Αθήνα 1834-1896. Νεοκλασική πολεοδομία και ελληνική εθνική συνείδηση*, *op.cit.,* p. 243

[1304] Les aristocrates athéniens regrettent que leur ville ne ressemble pas du tout à Paris. Cf. ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Αι Αθήναι. Απο τον 19ο εις τον 20ο αιώνα*, Αθήνα : Μέλισσα, 1965. Toutefois, en 1826 un ouvrage publié à Paris, notait : *Dans une ville belle et riche telle que Paris ...on est généralement étonnés on a même lieu de se plaindre de l'excessive malpropreté qui règne sur la voie publique.* Cf. LESCOT, A., *De la salubrité de la ville de Paris*, Paris : Mme Huzard, 1826

[1305] ΔΑΝΙΗΛ, Μ., « Οι δημόσιοι κήποι της Αθήνας στην εποχή του Όθωνα (1834-1862) », *Monumenta*, 26 Ιουλίου 2011, (http://www.greekarchitects.gr/gr/αρχιτεκτονικες-ματιες/οι-δημόσιοι-κήποι-της-αθήνας-στην-εποχή-του-Όθωνα-1834-–-1862-id5173)

La Presse plaide pour la plantation des rues locales, et les premiers grands espaces verts au cœur de la ville seront créés suite à l'initiative de la famille royale[1306]. Mais le caractère monumental des espaces publics sera rapidement sacrifié par une urbanisation intensive. Les Athéniens n'ont pas un réel droit de parole par rapport à l'aménagement des espaces libres, mais ils possèdent une grande liberté en ce qui concerne la manière dont ils construisent leurs maisons. Les travaux d'embellissement sont répartis d'une façon inéquitable sur l'espace. En effet, alors que les nouveaux axes sont empreints d'un esprit de modernisation, les ruelles dans la partie ancienne de la ville, sont abandonnées à une dégradation continue :

> *Tandis que dans certains quartiers des trottoirs sont construits, des lampes hautes et élégantes sont inaugurées, des alignements d'arbres hauts sont créés, dans la partie dense de la quatrième zone, aucune rue n'a pas été ouverte [...] et les habitants risquent chaque nuit de tomber même devant l'entrée de leurs maisons*[1307].

Un premier type de *permis de construire* – approuvé par le roi – est uniquement exigé pour les maisons bâties dans le quartier résidentiel très prisé de *Kolonaki* qui voisine avec le palais[1308]. Les aménageurs essayent de préconiser les futurs besoins en infrastructures et d'introduire des idées porteuses des valeurs esthétiques occidentales : de larges espaces verts, des travaux d'assainissement et un paysage où règne la linéarité. La pénurie d'eau et les difficultés financières font que l'expropriation, pour acquérir des espaces libres, semble un luxe inutile. Malgré le fait qu'un certain nombre de jardins sont créés entre 1834 et 1850[1309], la majorité d'entre eux sont rapidement reconvertis en parcelles constructibles quelques années plus tard.

Au-delà des travaux d'asphaltage, le paysage des rues s'est aussi radicalement transformé en raison de l'édification de bâtiments publics somptueux et de résidences privées remarquables construites par des grecs de l'étranger. Ces créations qui sont le fait de bienfaiteurs reconnus internationalement, s'imposent dans le paysage des boulevards et insufflent aux Athéniens l'espoir de la *Grande Idée*[1310]. Cette obsession pour l'architecture monumentale masque toutefois les vrais problèmes de la ville et atténue temporairement l'indignation des habitants. Les bâtiments publics tracent en même temps un nouveau cadre perceptif pour le passant, ils sont les seuls points de référence dans l'immensité des nouveaux axes et attirent des passants et de nouvelles activités commerciales. L'architecture du bâti semble alors être le premier *moyen d'éduquer* les Athéniens dans le sens d'une culture européenne. Marcher parmi des édifices majestueux, donne l'impression aux résidents de la capitale de sentir qu'ils font partie de sa construction symbolique et les discussions se concentrent plus sur la beauté de la ville et moins sur les problèmes de l'espace public au quotidien. Les nouveaux axes seront les premiers espaces publics intensivement pratiqués, toutefois ils ne répondent pas vraiment aux besoins réels de la circulation, mais ils jouent plutôt le rôle d'une scène dans laquelle le passant peut s'épanouir et admirer la capitale qui surgit. La Trilogie[1311] est un complexe de bâtiments d'utilité publique et se situe dans la partie est de la ville, entre les places *Mouson* (du palais) et *Loudovikou*. Malgré tout, jusqu'en 1860, l'urbanisation s'effectue en dehors d'un plan approuvé, les élargissements et les percements des voies réalisés par les services techniques, provoqueront

[1306] *Ibid.*
[1307] Un extrait d'une requête faite par vingt habitants au ministère de l'Intérieur. Archive générale de l'État, ministère de l'Intérieur, Plan de Ville, dossier 14, Lettre adressée au ministère de l'Intérieur, 5 février 1864. Cité dans ΜΠΑΣΤΕΑ, Ε., *Αθήνα 1834-1896. Νεοκλασική πολεοδομία και ελληνική εθνική συνείδηση*, *op.cit.,* et notamment p. 258
[1308] ΜΕΡΑΚΛΗΣ, Μ., « Λαογραφικά της Αθήνας 1834-1984 », *op.cit.*
[1309] Le jardin royal et le jardin de l'Hôtel de Monnaies et en 1850 s'achève la végétation de la place Syntagma
[1310] ΜΠΑΣΤΕΑ, Ε., *Αθήνα 1834-1896. Νεοκλασική πολεοδομία και ελληνική εθνική συνείδηση*, *op.cit.,* et notamment p. 296
[1311] Trois édifices promeuvent le développement de la ville vers le nord-est : le palais, le Panepistimio (L'université), la Bibliothèque nationale et l'académie

aussitôt la contestation des habitants. La municipalité sera bientôt obligée de désigner un nouveau comité afin d'accélérer la rédaction d'un cadastre[1312].

4.4 Reconfiguration de la ville par son réseau d'espaces publics

Au cours des premières années d'urbanisation intensive, l'usage des espaces publics change significativement. Le centre de la vie publique est transféré du bazar à l'intérieur du nouveau triangle formé par les avenues *Athinas*, *Stadiou* et *Ermou* et les activités commerciales et administratives se répartissent sur une surface beaucoup plus large que celle d'antan. Les centralités (administratives ou commerciales), dispersées sur la trame des espaces publics, commencent à changer la fonction de ceux-ci. Leur centre se trouvait, au début du XIX^{e} siècle, autour des rues *Pandrosou*, *Ifaistou* et *Adrianou* à proximité du bazar, et, progressivement, les axes *Ermou* et *Aiolou* ont attiré la majorité de la vie publique qui fleurit autour des rez-de-chaussée des nouveaux commerces, restaurants et hôtels. Le développement démographique galopant[1313] conduit les services publics à s'installer surtout dans la partie nord-est de la ville, ce qui confirme l'intention de l'État de distinguer le nouveau centre du pouvoir de la ville ancienne. Or, ce transfert, se fait graduellement dans l'espace de sorte que toutes les fonctions administratives et économiques soient finalement rassemblées dans une zone qui est considérée dans son ensemble comme centrale[1314]. L'urbanisation suivra d'ores et déjà les tracés des axes du plan approuvé, la densité du bâti est encore faible dans les nouvelles zones de la ville, mais au fil des ans, les rues *Stadiou* et *Aiolou*[1315], ainsi que la place *Omonoia*, deviendront les nouveaux espaces centraux (Image 5). Le quartier à l'est de la rue *Panepistimiou* attirera la vie académique et littéraire la rue *Athinas* rassemblera des ateliers d'artisanat et de multiples commerces d'alimentation en devenant un célèbre marché linéaire d'épices[1316]. La rue *Ermou, la plus grande rue d'Athènes et la première que le voyageur voit en venant du Pirée*[1317], sera la première à être habitée intensivement avec une répartition équilibrée entre logements (aux étages) et commerces. Dans sa partie est (entre les places *Monastiraki* et *Syntagma*), elle acquiert un caractère plus cosmopolite attirant des commerces de luxe *et des produits que l'on ne pourrait trouver qu'à Paris*[1318]. L'espace public – qui conserve encore une forme primitive – est un lieu *de rencontres, d'ambitions et de pauvreté*[1319].

[1312] En 1860 les divisions successives du lotissement et les élargissements des voies suscitent la réaction des habitants. La municipalité désigne le *Comité Stavridis* pour rédiger un plan cadastral définitif de la ville. Cf. ΚΑΛΑΝΤΖΟΠΟΥΛΟΥ, Μ., *Πολιτική μεταφορών στην Αθήνα. Ιστορικό-προβλήματα-προοπτικές*, επί διπλώματι εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 1997

[1313] Kyprianos Mpiris donne certaines informations concernant la démographie de la ville : entre 1850-1860 la population ne dépassera pas les 30 000 habitants. Or, en 1862 ce chiffre s'élève à 42 000. Mpiris souligne qu'il était impossible de déterminer le chiffre exact de la population car de nouveaux habitants arrivaient quotidiennement. Il s'agisssait non seulement des Athéniens qui avaient quitté la ville pour la campagne pendant la guerre pour l'indépendance, mais aussi des riches expatriés qui avaient décidé de revenir au pays de leur origine

[1314] ΦΩΤΟΠΟΥΛΟΥ-ΛΑΓΟΠΟΥΛΟΥ, Ι., *Πολεοδομική εξέλιξη του κέντρου της Αθήνας*, διδακτορική διατριβή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 1978

[1315] Après 1850, le centre commercial de la ville se déplace vers la rue Aiolou qui se transforme en la rue la plus animée de la ville, hébergeant les premiers hôtels et restaurants. Cf. ΣΤΑΣΙΝΟΠΟΥΛΟΣ, Ε., *Η ιστορία των Αθηνών. Από την αρχαιότητα ως την εποχή μας*, *op.cit.,* et notamment p. 70

[1316] ΚΟΥΝΕΝΑΚΗ, Π., « Οδός Αθηνάς. Πολιτισμική και πολύχρωμη », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Οδός Αθηνάς*, 2001, pp. 2-3

[1317] ANDERSEN, H. C., *Οδοιπορικό στην Ελλάδα*, (trans.) L. Allan and Λ. Θεοδώρου, Αθήνα : Εστία, 1999

[1318] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., « Τα πρώτα εμπορικά », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Οδός Ερμού*, 22 Σεπτεμβρίου 2002

[1319] ΓΕΡΟΝΤΑΣ, Δ., *Ιστορία του Δήμου Αθηναίων 1835-1971*, *op.cit.*

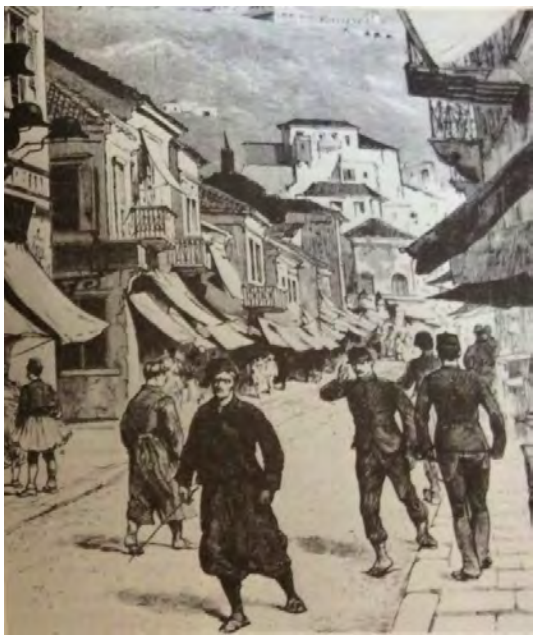


Image 5 : La rue Aiolou devient après 1840 le nouveau centre commercial de la ville (Source : FOUGÈRES, G., « Περί των Αθηνών », In Γ. Καιροφύλας (eds.), *Αθηναϊκό ημερολόγιο*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1991, pp. 57-70)

Or, malgré le sentiment – partagé au sein de l'aristocratie de l'époque – d'un progrès général, la majorité des rues communiquent *une misère errante*[1320]. Les nouveaux arrivants dans la ville sont soit de vieux militants de la révolution, soit des familles appauvries de la campagne qui chercheront à Athènes un moyen de survie. Une polarisation précoce de la société se reflète d'abord sur les espaces publics. La nouvelle classe bourgeoise cherche à imposer ses valeurs et ses habitudes aux espaces collectifs et chaque action ou image qui ne va pas de pair avec l'ambition de créer une capitale exemplaire, est progressivement marginalisée. Les nouvelles lois contre la mendicité et le charlatanisme incriminent des habitudes forgées au fil des années et imposent une *manière d'être* dans la rue. La marche errante, instable ou timorée – qui n'est pas une promenade – sera stigmatisée par la Presse de l'époque : *les rues d'Athènes sont remplies de mendiants et des malfaiteurs qui menacent des femmes enceintes avec leurs attitudes nuisibles et dont la vue provoque de dégoût*[1321]. L'image d'enfants jouant dans les rues des quartiers populaires de *Gkazi*, *Gerani*, *Vatheia*, *Agios Filippos* se heurte à l'image mesurée des familles bourgeoises qui commencent à circuler timidement dans les rues. Peu à peu, la population pauvre se replie dans des zones spécifiques de la ville où elle continue à pratiquer à sa manière l'espace extérieur[1322].

Entre-temps, des études sur l'extension de la ville sont présentées[1323]. La question qui tracasse le plus les architectes est celle d'arriver à associer le plan de la nouvelle ville avec celui de l'ancienne. Le boulevard –élément très connu par les urbanistes à l'étranger – servira à l'image envisagée pour Athènes : une ville de gloire et de promenade au milieu des édifices néoclassiques. Ainsi, dans le cas de l'étude présentée par Lysandros Kaftanzoglou, le boulevard jouera le rôle d'une voie périphérique limitant l'extension de la ville[1324]. La beauté classique et la structure géométrique émergent en tant que valeurs primordiales, le tracement de larges axes entourant le bazar tente de conserver intacte la partie ancienne du tissu, destinée aux travaux de fouille. Une grande partie de

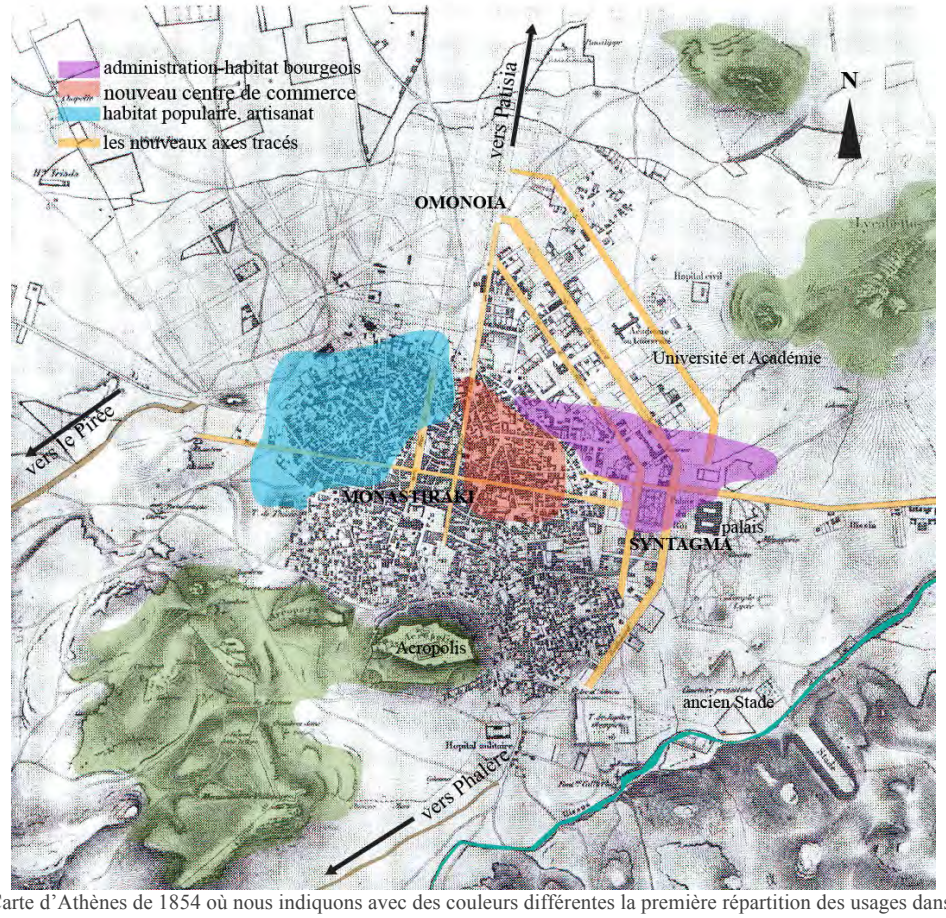
[1320] ΚΟΡΑΣΙΔΟΥ, Μ., *Οι άθλιοι των Αθηνών και οι Θεραπευτές τους. Φτώχεια και φιλανθρωπία στην ελληνική πρωτεύουσα τον 19ο αιώνα* Αθήνα : Γενική Γραμματεία Νέας Γενιάς, 1995
[1321] *Ibid.*, et notamment pp. 30-34
[1322] ΚΟΝΔΥΛΑΚΗΣ, Ι.Δ., *Οι άθλιοι των Αθηνών*, Αθήνα : Δ. Δαρεμά, 1999 [1894]
[1323] AGRIANTONIS, N., *Athènes. Les mécanismes de développement urbain*, *op.cit.*
[1324] ΦΙΛΙΠΠΙΔΗΣ, Δ., *Η ζωή και το έργο του αρχιτέκτονα Λύσανδρου Καυταντζόγλου,1811-1885. Το ιστορικό αποτύπωμα ως οδηγός συνεκδοχικών παρεμβάσεων και διαμεσολαβήσεων με το παρόν,* Αθήνα : Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, 1995

la société est toutefois convaincue que l'implantation de la capitale à Athènes est une solution temporaire en attendant l'extension du royaume jusqu'au Bosphore pour reconquérir les territoires de l'époque byzantine[1325]. Dès lors, chaque tentative d'organiser la trame publique se réduit à une application aveugle du plan approuvé, les rues sont ainsi aménagées pour s'aligner aux *consignes* du plan sans qu'il y ait une stratégie pour le futur[1326].

Pendant cette période, les places *Agion Asomaton* et *Monastiraki* sont les points les plus fréquentés de la ville. À proximité du croisement des rues *Aiolou* et *Ermou*, ils attirent les premiers espaces de stationnement de chariots et d'omnibus qui assurent la connexion entre Athènes et Le Pirée. La montée et la descente de passagers qui se rendent dans les commerces des rues *Athinas*, *Ermou* et *Aiolou*, transforment cette *piazza*[1327] en un vrai carrefour de mouvements pédestres et d'une population mixte qui expérimente les nouveaux modes de transport : *Celui qui désire descendre au Pirée cherche une calèche, il s'assoit et attend, peu après un deuxième passager potentiel passe et il est appelé par le conducteur de la calèche, puis un troisième... très rapidement, huit personnes inconnues entre elles, sont tassées dans la calèche qui devient ainsi un omnibus*[1328]. Les carrosses à *Monsatiraki* ou le long de la rue *Makrygianni*[1329], assurent la communication entre le centre-ville et les lieux de divertissement des Athéniens sur la côte littorale du Phalère.

À la fin de cette période, les espaces publics commencent à se distinguer plus clairement entre eux ce qui nous permet de parler d'une division spatiale entre : les quartiers à l'ouest de *Monastiraki* déployés vers la rue *Pireos* et les quartiers à l'est de *Monastiraki* qui voisinent avec le palais. Les uns, lieront leur image à l'artisanat, aux rues bruyantes et à la petite délinquance et les autres à l'administration, au pouvoir et à la richesse. Ces différences ne sont cependant pas encore flagrantes et le marcheur passe tranquillement entre les merceries de la rue *Ermou* et les forgerons de la rue *Athinas* ; toutefois, les premiers signes d'une différenciation sociale sont pratiquement visibles dans le profil des habitants qui fréquentent les cafés du centre et qui restent assez concentrés dans l'espace. La ville ne dépasse pas les limites du plan Klenze et chaque nouvelle construction s'effectue entre les rues *Megalou Alexandrou*, *Skoufa*, *Rigilis* et *l'Olympiéion*. Les premières zones à être urbanisées sont les quartiers de l'ouest et du nord-est –*Metaxourgeio* et *Neapoli*[1330] – ainsi que l'axe *Patission* menant vers le nord[1331]. Toute la zone autour des rues *Voulis*, *Lekka*, *Praxitelous*, *Evripidou*, *Athinas* se transforme progressivement en un centre commercial hégémonique (Carte 12).

[1325] ΜΠΑΣΤΕΑ, Ε., *Αθήνα 1834-1896. Νεοκλασική πολεοδομία και ελληνική εθνική συνείδηση, op.cit.*
[1326] ΜΕΛΑΜΠΙΑΝΑΚΗ, Ε., *Οι πλατείες της Αθήνας 1834-1945. Διαδικασία διαμόρφωσης, λειτουργία, πολεοδομική σημασία*, *op.cit.,* et notamment p. 87
[1327] Le terme *piatsa* est utilisé en language familier grec pour désigner une rue ou une place où les taxis, les cireurs ou d'autres professions exerçant leur metier dans la rue attentent leur clientèle
[1328] ΜΙΧΕΛΗ, Λ., *Μοναστηράκι. Από το σταροπάζαρο στο γιουσουρούμ*, *op.cit.,* et notamment p. 137
[1329] ΚΤΕΝΙΑΔΗΣ, Ν.Σ., *Οι πρώτοι ελληνικοί σιδηρόδρομοι*, ΑΘήνα : Γ.Η. Καλλέργης & Σια, 1936 et notamment pp. 167-168
[1330] ΣΚΑΛΤΣΑ, Μ., *Κοινωνική ζωή και δημόσιοι χώροι κοινωνικών συναθροίσεων στην Αθήνα του 19ου αιώνα*, *op.cit.,* et notamment pp. 51-73
[1331] ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Αι Αθήναι. Από τον 19ο εις τον 20ο αιώνα*, et notamment p. 163. Surtout après la création de l'École Polytechnique d'Athènes



Carte 12 : Carte d'Athènes de 1854 où nous indiquons avec des couleurs différentes la première répartition des usages dans l'espace et l'emplacement des nouveaux axes du Plan officiel de la Ville par rapport à l'ancienne trame. (Source : carte du service géographique de l'État major de l'armée française, rétirée aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes et retouchée par l'auteur)

4.5 Marcher pour découvrir la ville : les voyageurs du XIX^e^ siècle

Dans un guide publié au XVIII^e^ siècle nous lisons : *A traveller does well at the arrival in London a beautiful and clear day to go to the top of St Paul's church tower which is the largest church in the city and from where one can make a general idea about London*[1332]. Les voyages touristiques entre les métropoles en Europe fleurissent au XIX^e^ siècle ; marcher dans la ville devient un acte d'orientation et de familiarisation avec les monuments phares et avec un nouveau type de vie urbaine[1333]. Pour ceux qui visitent Athènes – au cours de la première moitié du XIX^e^ siècle – la montée sur la colline de l'Acropole est une des premières choses à faire pour comprendre la structure de la capitale. En raison de l'absence de cartes ou de guides fiables, arpenter les rues athéniennes est, pour les voyageurs étrangers, essentiellement un acte d'observation[1334] et un moyen de partager leurs expériences au sein de leurs cercles professionnels. La vie animée des rues sera ainsi captée par la plume des visiteurs étrangers qui, suite à leur visite programmée aux monuments, se laissent se perdre dans des ruelles labyrinthiques autour de *Monastiraki*. Les vestiges d'Athènes sont soigneusement décrits par des diplomates et des chroniqueurs anglais ou français qui visitent la ville dans le cadre d'expéditions archéologiques et de voyages d'agrément[1335]. Or, l'image réelle d'Athènes n'est pas celle d'une ville mythique que les étrangers attendent de

[1332] RYDÉN, G., « Viewing and walking. Swedish visitors to eighteenth-century London », *Journal of Urban History*, vol. 39, no. 2, pp. 255-274
[1333] ΜΑΡΚΑΤΟΥ, Δ., Φ., « Απόψεις της πόλης προς τα τέλη του 19ου αιώνα », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Η Αθήνα των ζωγράφων*, 6 Ιουνίου 2004, pp. 2-7
[1334] ΣΙΣΙΛΙΑΝΟΣ, Δ., *Παλαιαί και νέαι Αθήναι. Εις μέρη δύο*, τ. 2, Αθήνα : Δημητράκος, 1954
[1335] ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ, Κ., *Ξένοι ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, *op.cit.*

rencontrer ; en 1832, Alphonse de Lamartine note : *En avançant nous sommes entrés dans la ville, un dédale embrouillé de ruelles, nous montions et nous descendions sur le toit d'une maison, à travers le patio d'une autre parmi des minuscules taudis minables […] nous traversions des maisons sans toits, affrontions la poussière blanche d'Attique […] un tas de vieilles pierres barraient notre chemin et nous ne voyions aucune trace de végétation*[1336]. Théophile Gautier visita aussi Athènes pendant la première décennie de sa libération pour la décrire dans ces mots : *Une seule rue ressemble étonnement avec une rue dans le quartier de Batignolles […] une foule diverse marche…c'est rare de voir des femmes, les coutumes des turcs ont imprégné ceux des grecs […] aucune loi n'oblige les femmes à rester dans la maison mais elles ne sortent pas souvent […] une lumière éclatante baignait dans la couleur d'or tous les détails de misère et de pauvreté*[1337].

Athènes est décrite de manières différentes par les Occidentaux qui la visitent, leurs impressions oscillent entre une analyse purement topographique et un témoignage émotionnellement chargé[1338]. Louis Dupré dira : *l'imagination d'un artiste s'enflamme dès qu'il pose un pied sur le sol d'Athènes*[1339]. Le voyageur russe Vladimir Davidoff note : *Ni lanternes, ni chariots, ni quelque chose qui pourrait rappeler que tu te trouves dans une capitale ou au moins dans une petite ville européenne*[1340]. Thomas Abbet Grasset observe : *Athènes n'existe pas, à sa place il n'y a qu'un village misérable […] ses rues sont vides, la population a des coutumes conservatrices et les maisons sont fermées*[1341]. Tous les témoignages ont cependant une chose en commun : ils ne décrivent pas Athènes comme une ville mais comme un village qui est en train d'être découvert. Thomas Abbet-Grasset dira à cet égard : *Athènes est formée par un marché, une rue et trois quartiers éloignés entre eux*[1342]. Théodore du Moncel, lors de sa visite à Athènes en 1843, dira que *la première impression de la ville n'est guère impressionnante, cochons, poules et autres animaux domestiques circulent librement dans les rues […] mais la rue Aiolou est une des plus belles rues et les fenêtres ont même des vitres*[1343]. Quant aux difficultés liées au déplacement, elles sont tout de suite remarquées, Ludwig Ross note : *Chaque pas du voyageur est lourd sur des voies inaccessibles qui deviennent presque marécageuses en hiver*[1344].

Les récits de voyageurs constituent une source riche en informations sur les ambiances des lieux les plus fréquentés mais il s'agit de regards éloignés et parfois naïfs qui sont en réalité très différents de ceux des autochtones. Des lieux émergeants et des activités qui y fleurissent éveillent toutefois le sentiment d'un espace public très partagé. François de Chateaubriand exalta l'ambiance familiale des rues :

> *Vers les quatre heures du soir, la grande chaleur étant passée, monsieur Fauvel fit appeler son janissaire et le mien, et nous sortîmes précédés de nos gardes : le cœur me battait de joie, et j'étais honteux de me trouver si jeune. Mon guide me fit remarquer les vestiges d'un temple antique. De là, nous tournâmes à droite, et nous marchâmes par de petites rues fort peuplées. Nous passâmes au bazar, frais et bien approvisionné en viande, en gibier, en herbes et en fruits. Tout le monde saluait monsieur Fauvel, et chacun voulait savoir*

[1336] ΜΟΥΛΛΑΣ, Π., ΜΕΝΤΖΟΥ, Β., (eds.), *Σελίδες για την Ελλάδα του 20ου αιώνα. Κείμενα γάλλων ταξιδιωτών*, *op.cit.,* et notamment p. 62
[1337] *Ibid.*, p.151
[1338] LOUKAKI, A., *Living ruins, value conflicts*, Farnham, Surrey : Ashgate, 2008 et notamment p. 34
[1339] ΚΟΥΡΙΑ, Α., « Πατώντας το ιερό έδαφος της Αθήνας », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Η Αθήνα των περιηγητών*, 4 Απριλίου 2004, pp. 23-27
[1340] ΣΙΤΑΡΑΣ, Θ., *Η παλιά Αθήνα ζει, γλεντά, γεύεται 1834-1938, op.cit.,* et notamment p. 28
[1341] ΚΑΡΥΚΟΠΟΥΛΟΣ, Π., *Αθήνα. Το χωριό που έγινε πρωτεύουσα*, Αθήνα : Φ. Τσιρώνης, 1971 et notamment p. 21
[1342] ΠΟΛΙΤΗΣ, Α., *Ρομαντικά χρόνια. Ιδεολογίες και νοοτροπίες στην Ελλάδα του 1830-1880*, Αθήνα : ΕΜΝΕ, 1993 et notamment p. 74, cité dans ΚΑΛΛΙΒΡΕΤΑΚΗΣ, Λ., « Η Αθήνα τον 19ο αιώνα. Από επαρχιακή πόλη της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, πρωτεύουσα του Ελληνικού Βασιλείου », *op.cit.*
[1343] ΣΚΑΛΤΣΑ, Μ., « Κοινωνική ζωή και δημόσιοι χώροι κοινωνικών συναθροίσεων στην Αθήνα του 19ου αιώνα », *op.cit.,* et notamment p. 65
[1344] Ludwig Ross est resté à Athènes jusqu'en 1836 et ses écrits ont transmis en détail la vie quotidienne de la ville. Cf. ΜΕΛΑΜΠΙΑΝΑΚΗ, Ε., *Οι πλατείες της Αθήνας 1834-1945. Διαδικασία διαμόρφωσης, λειτουργία, πολεοδομική σημασία*, *op.cit.* et notamment p. 44

qui j'étais ; mais personne ne pouvait prononcer mon nom […] Je n'avais pas assez de vision pour regarder autour : je croyais voir des antiquités partout[1345].

La pauvreté de la ville frappe les voyageurs européens, l'image d'Athènes vers 1834 révèle un délaissement total. Le français Joseph François Michaud observe : *Nous marchions sur une venelle avec des vestiges à chaque pas, on était obligé de sauter au-dessus des colonnes et des parties des murailles anciennes qui se trouvaient dans la poussière*[1346]. En même temps Christopher Nezer dira qu'*il fallait avoir de très bonnes connaissances de la topographie pour arriver à l'ancienne Agora ; les ruelles qui y menaient étaient très souvent bouchées par des maisons effondrées*[1347]. Jonas King révèle le problème d'orientation des passants face à l'irrégularité des sentiers : *Ruines lamentables de huttes de plinthes formaient à peine un volume reconnaissable de manière que j'étais incapable de trouver ni l'adresse des rues, ni de mettre des points de référence pour assurer mon retour à mon point de départ*[1348]. François Lenormant notait aussi : *pour que quelqu'un puisse s'orienter il n'y a que l'Acropole comme point de repère*[1349]*,* la seule *centralité* vécue en tant que telle est le marché ottoman : *Imaginez-vous que la seule rue centrale ne dépasse pas les cent mètres de longueur [...] dans cette rue existent deux ou trois commerces et deux maisons qui sont destinées à héberger les ministres*[1350].

L'espace à l'extérieur – que nous ne pouvons pas encore qualifier d'espace réellement partagé – est surtout fréquenté par les hommes : *l'on rencontre très rarement des femmes qui circulent à pied seules ou qui travaillent au bazar ; celles-ci sont souvent très pauvres […] un autochtone bien habillé – contrairement aux diplomates et officiers du gouvernement – est une image rare aux yeux du passant*[1351]. Cependant, les voyageurs admireront la vie paisible et les dimensions humaines de la ville qui permettent de créer des liaisons d'amitié pas seulement entre les *Européens* mais aussi entre les étrangers et la société locale. En 1836, Ludwig Ross notait : *Celui qui monte et qui descend les rues trouvera partout de nouvelles maisons, de nouveaux visages, de nouvelles coutumes […] juste une poussière antique tournoie dans des passages étroits*[1352]. Les services publics sont primitifs : une fois par semaine le facteur se hisse sur un tabouret en criant, au milieu de la place du bazar, le nom des destinateurs des colis[1353].

La marche est incontestablement le moyen le courant de déplacement. Les autorités tracent des voies mais aucune précaution n'est prise pour mettre en place un système de transports véhiculés, seuls les entrepreneurs privés sont motivés pour investir dans les travaux de voirie[1354]. Ludwig Ross note dès son arrivée à Athènes qu'*il n'y avait ni carreaux, ni vis-à-vis pour le transport de voyageurs […] les chameaux étaient les seuls moyens disponibles pour le transport des chargements lourds*[1355]. Edmont About remarque aussi dans ses carnets de voyage l'absence de chaussées : *Il n'y a aucune route entre Athènes et Sparte, aucune route entre Athènes et Corinthe […] tous les chemins qui partent d'Athènes ne sont que des sentiers pour les chevaux de la reine*[1356] ;

[1345] CHATEAUBRIAND, F.R., *Itinéraire de Paris à Jérusalem et de Jérusalem à Paris*, Paris : Gallimard, 2005 [1827]
[1346] ΣΙΤΑΡΑΣ, Θ., *Η παλιά Αθήνα ζει, γλεντά, γεύεται 1834-1938*, *op.cit.,* et notamment p. 27
[1347] ΜΕΛΑΜΠΙΑΝΑΚΗ, Ε., *Οι πλατείες της Αθήνας 1834-1945. Διαδικασία διαμόρφωσης, λειτουργία, πολεοδομική σημασία*, *op.cit.*
[1348] ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Αι Αθήναι. Από τον 19ο εις τον 20ο αιώνα*, *op.cit.,* et notamment p. 33
[1349] LENORMANT, C., *Beaux-arts et voyages*, Paris : Michel-Lévy frères, 1861
[1350] D'après les notes de voyage de Thomas Abbet Grasset cité dans ΚΕΦΑΛΗΝΑΙΟΥ, Ε., « Εντυπώσεις ξένων περιηγητών από την Αθήνα στα χρόνια 1830-1834 », Αθήνα : *Νέα Εστία*, 1984, pp. 472-482
[1351] *Ibid.*
[1352] ΣΙΤΑΡΑΣ, Θ., *Η παλιά Αθήνα ζει, γλεντά, γεύεται 1834-1938*, *op.cit.,* et notamment p. 36
[1353] *Ibid.*, et notamment p. 45
[1354] ΛΑΜΠΡΟΥ, Γ.Λ., *Οδός Αιόλου. Ο δρόμος του θεού των ανέμων*, Αθήνα : Πολιτιστικός Οργανισμός Δήμου Αθηναίων, 2002
[1355] ΜΕΛΑΜΠΙΑΝΑΚΗ, Ε., *Οι πλατείες της Αθήνας 1834-1945. Διαδικασία διαμόρφωσης, λειτουργία, πολεοδομική σημασία*, *op.cit.,* et notamment p. 44
[1356] ABOUT, E., *La Grèce contemporaine*, Paris : Hachette, 1863 et notamment p.78

la liaison entre Athènes et Le Pirée est la plus grande distance que les habitants doivent parcourir. Le gouvernement octroie, en 1850, à un entrepreneur la mise en place d'un service de calèches. Le besoin d'une liaison stable en chemin de fer entre les deux villes est plus qu'urgent mais l'investissement semble être un grand risque, les entrepreneurs qui seraient tentés ne savent pas comment évaluer la rentabilité de leur investissement[1357]. Ainsi la liaison entre Athènes et ses bourgs se fait avec grande difficulté et il faudra attendre 1860 pour qu'un homme d'affaires, Konstantinos Christomanos, crée la première société d'omnibus. Quand Gustave Flaubert visite Athènes il note : *En approchant Kifissia nous remontons encore une fois à notre chariot qui s'arrête souvent pendant le trajet […] nous sommes priés par le conducteur de descendre et je me mets jusqu'aux genoux dans une flaque d'eau pour pousser les roues du chariot*[1358]. M.A. Proust décria aussi l'état décevant des déplacements entre Le Pirée et Athènes :

> *En un clin d'œil il nous a débarqués, nous et nos bagages, et nous a installés dans une voiture large type landau décrépit attelé de deux bêtes microscopiques. Malgré la disproportion de la voiture et de l'attelage, le véhicule chargé part en grande vitesse sur la route pavée de moellons en soulevant un nuage épais de poussière*[1359].

Entre temps, l'amiral Sir Pulteney Malcolm importe les premiers chariots pour transférer des matériaux pour la construction de sa maison. Chaque véhicule qui apparaît dans la ville est accueilli comme une grande nouveauté et les habitants lui donnent des surnoms très inspirés : les landaus avec deux chevaux – les véhicules les plus luxueux circulant dans les rues – sont appelés *Viktories* (en honneur à la reine Victoria d'Angleterre) tandis que les calèches plus modestes, *Marikes* (*Marika* est un prénom de femme très courant en Grèce) ; toutefois, il n'y a aucun prix fixe pour ces trajets en véhicule. En 1836, la première ligne d'omnibus est mise en place entre Athènes et Le Pirée. Le départ s'effectue au carrefour des rues *Ermou* et *Aiolou* ce qui donnera rapidement au lieu le surnom : *aux chariots* (*stis karotses*). Edmund About admire la popularité que les calèches ont acquise en très peu de temps et il remarque : *On les trouvera toutes sur la Place des chariots (Monastiraki) mais ce n'est pas facile de choisir avec tous ces cochers qui t'assiègent*[1360]. Pour les déplacements plus courts, les aristocrates et les hommes aisés empruntent un service de pousse-pousse portés par des Maltais. L'habillement luxueux des aristocrates ne s'accommode pas bien avec la nécessité de marcher en l'absence d'un autre mode de déplacement : *des dames, des diplomates et des officiers avancent en sautant de pierre en pierre et en gardant toujours une lanterne à la main pour éviter de tomber dans un des nombreux trous avec de la chaux que les habitants préparent pour la construction de leurs maisons*[1361]. Dans un de ses récits, le chroniqueur Vassilis Attikos remarquait que *les Athéniens allaient au travail à dos d'âne et c'est le même joli animal que les fortunées phanariotes* [les femmes originaires de Fener en Turquie] *utilisaient pour aller aux bals organisés par le palais […] leurs compagnons suivaient à pied en portant une sorte de galoches pour éviter de se tacher en marchant dans des ruelles bourbeuses*[1362]. Pour les demoiselles, la marche était une épreuve difficile surtout pendant les jours de pluie, *elles portaient au-dessus de leurs chaussures, de larges bottes en caoutchouc appartenant à leurs maris ou à leurs frères pour pouvoir avancer dans les rues*[1363].

[1357] ΑΝΝΙΝΟΣ, Μ., *Αι Αθήναι του 1850. Εντυπώσεις δύο Γάλλων περιηγητών*, Αθήνα : Εκάτη, 2006 et notamment p. 47. L'officier de marine et homme de lettres français Henri Rivière, décrit comment un homme d'affaires a passé des heures au milieu du chemin entre Athènes et Le Pirée pour compter précisément le nombre de landaux qui passaient et le nombre de voyageurs que ceux-ci transportaient afin de s'assurer que son éventuel investissement pour créer une ligne d'omnibus pouvait être rentable

[1358] FLAUBERT, G., *Voyage en Orient (1849-1851)*, Paris : Gallimard, 2006 et notamment pp. 386-471

[1359] PROUST, M.A., « *Un hiver à Athènes », op.cit.*

[1360] ABOUT, E., *La Grèce contemporaine*, *op.cit.,* et notamment p.93

[1361] DAVIDOFF, V., « Η Αθήνα επί Οθωνος », In Γ.Κ. Καιροφυλλας (eds.), *Αθηναϊκό ημερολόγιο*, Αθήνα : Φιλιππότης, 2003, pp. 209-213

[1362] ΑΤΤΙΚΟΣ, Β., *22 Εύθυμα διηγήματα της παλιάς Αθήνας*, Αθήνα : Ιδιωτική έκδοση, 1953

[1363] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΑΣ, Γ., *Η Αθήνα και οι Αθηναίες*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1990 et notamment p. 18

La marche n'est pas encore pour l'aristocratie un moyen de socialiser, elle se limite uniquement à des échanges *stricto sensu* dans les espaces intérieurs, car, à l'extérieur, elle est souvent considérée comme une pratique périlleuse surtout pendant des heures nocturnes. Les autochtones portent des armes et au *moindre malentendu ils y recourent*[1364], et les gardes de nuit se promènent un bâton à la main et frappent sur le pavé pour avertir qu'il y a des voleurs. Cependant, le cœur de la vie publique bat dans les cafés traditionnels (*kafeneia*) et sur le trottoir devant leurs portes. En 1927, le journal *Ethnos* écrivait : *le café est pour tout le monde une deuxième maison […] les hommes ont tant besoin d'un logement individuel que d'un logement social*[1365]. Les Athéniens se baladent surtout à l'heure du coucher du soleil pour éviter la canicule de la journée : *La foule de passants remplit les rues, les officiers et les dames ne font rien d'autre que de marcher et les balcons au deuxième étage sont pleins de monde […] à chaque pas on entend une guitare, une flûte, des instruments de musique de toute sorte qui donnent l'impression qu'on est momentanément transféré dans un autre monde*[1366]. Certains endroits aux marges de la ville attirent les promenades officielles hebdomadaires : il s'agit de la rue *Patission* et des quartiers *Olympeio, Thisio et Kerameikos*, et la rue *Athinas* qui est aussi considérée, en 1850, comme une *belle et paisible voie pour se promener*[1367]. Par ailleurs, le climat chaud méditerranéen impose des horaires très spécifiques pour chaque activité à l'extérieur : *Les hautes températures sont déterminantes pour la vie dans la rue, ce n'est que lorsque la soirée arrive que l'on peut sortir dehors et la plupart du monde se rassemble devant leurs maisons*[1368]. Le parc *Pedio Areos* devient rapidement le lieu de rencontre dominical de tous les Athéniens :

> *Six kiosques qui vendent du café et des millions de personnes viennent ici au début de la soirée, elles s'asseyent aux tables en même temps que les serveurs courent pour leur apporter des limonades fraîches et des carafes d'eau... on a l'impression d'être dans une métropole*[1369].

La répartition et le caractère des cafés (*kafeneia*) dans le tissu urbain, définira l'ambiance des espaces publics. Les *kafeneia* sont des endroits de controverse politique et ils se transforment en espaces *cultes* chacun avec sa propre décoration et clientèle[1370]. Les classes aisées préfèrent des cafés avec une décoration le plus souvent semblable aux cafés européens. Aux *kafeneia*, les clients ayant des idées politiques ou des statuts sociaux différents ne se mélangent pas entre eux, mais ils sont toutefois les seuls espaces où l'opinion collective s'exprime et où l'on cultive le sentiment d'un destin commun face à l'avenir de la capitale. Certaines rues deviennent célèbres seulement grâce aux cafés qui s'y trouvent : la rue *Aiolou* est ainsi connue sous le nom d'*Aeritzidon* et la rue *Ermou* comme celle *de l'amour prodigue*[1371]. Le premier hôtel-restaurant, *L'Europe,* s'installe au croisement des rues *Athinas* et *Aiolou*. Les cafés les plus éloignés se trouvent sur la place *Loudovikou*, que les Athéniens appellent *l'extrémité nord*[1372]. Le croisement des axes *Ermou* et *Aiolou* est le point le plus central, un carrefour animé de vie piétonne et le point le plus célèbre des rendez-vous ; Antonin Proust observe que *si vous restez debout pendant une heure au croisement des rues Ermou et Aiolou vous aurez la satisfaction de regarder passer devant vos yeux toute Athènes*[1373].

[1364] ΞΗΡΑΔΑΚΗ, Κ., *Η Αθήνα πριν εκατό χρόνια. Ένας φιλολογικός περίπατος*, Αθήνα : Κέδρος, 1982
[1365] ΣΚΟΥΜΠΟΥΡΔΗ, Α., *Καφενεία της παλιάς Αθήνας*, Αθήνα : Πολιτιστικός Οργανισμός Δήμου Αθηναίων, 2002
[1366] ΛΑΜΠΡΟΥ, Γ.Λ., *Οδός Αιόλου. Ο δρόμος του θεού των ανέμων*, *op.cit.*
[1367] ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ, Δ.Β., *Εν Αθήναις, κάποτε... η πόλις και οι δρόμοι της διηγούνται την ιστορία τους*, *op.cit.,* et notamment p. 146
[1368] ΕΝΕΠΕΚΙΔΗΣ, Π.Κ, *Αθηναϊκά - Αττικοβοιωτικά - Δωδεκανησιακά 1815-1980*, Αθήνα : Ωκεανίδα, 1991
[1369] ΣΤΑΣΙΝΟΠΟΥΛΟΣ, Ε., *Η Αθήνα του περασμένου αιώνα*, *op.cit.,* et notamment p. 70
[1370] Les premiers cafés célèbres de la ville furent la *Bella Grecia* et la *Fontaine Bas*, attirant chacun une clientèle fidèle et se situant à proximité du cœur commercial de la ville
[1371] ΒΟΥΓΙΟΥΚΑ, Μ., ΜΑΓΑΡΙΔΗΣ, Β., *Οδωνυμικά, η σημασία των ονομάτων των οδών των Αθηνών*, Αθήνα : Πνευματικό Κέντρο Δήμου Αθηναίων, 1992
[1372] ΧΑΤΖΙΩΤΗΣ, Κ., *Πλατεία Ομονοίας. Η καρδιά της Αθήνας*, Αθήνα : Σύλλογος των Αθηναίων, 1993
[1373] ΛΑΜΠΡΟΥ, Γ.Λ., *Οδός Αιόλου. Ο δρόμος του θεού των ανέμων*, *op.cit.*

Image 6 : Gravure sur bois de 1877 sous le titre *Fleuristes à Athènes* (Source : image tirée de l'ouvrage ΜΙΧΕΛΗ, Λ., *Μοναστηράκι. Από το σταροπάζαρο στο γιουσουρούμ*, Αθήνα : Ωκεανίας, 1997)

L'image des rues autour du bazar rappelle plutôt une ville d'Orient (Image 6). Par ailleurs, des populations très diversifiées arrivent à Athènes, amenant chacune ses coutumes particulières, ainsi la ville devient rapidement une *marmite culturelle* qui se reflète tant sur le paysage architectural (les mosquées se trouvent côte à côte des églises byzantines et des manoirs néoclassiques) que dans l'ambiance des rues. Le poète Alexandros Papadiamantis écrivait : *chaque nuit j'écoutais des chants, des guitares et de la mandoline*[1374]. Le mélange ethnique extraordinaire de la capitale est surtout visible dans les rues du bazar pendant la journée : *Il est dimanche, le bazar est plein de vendeurs et d'acheteurs, de fez rouges et de ceintures en soie, de paysans, de maîtres de maison, de seigneurs*[1375]. Cette image chaotique reflète de manière réussie le brassage des populations pendant cette période transitoire pour la ville : *L'on peut voir un chameau côte à côte d'un omnibus importé de l'étranger dans lequel des voyageurs portant des fez rouges sont assis […] quelques mètres plus loin des saucissons sont vendus, des olives sèches et des bidons d'huile*[1376]. Les noms de rues qui sont indiqués en français sont représentatifs des antithèses qui règnent dans la ville, *larges ou étroites, animées ou désertes, ornées de belles villas ou de hameaux nobles, s'étendent les voies athéniennes. Dans celles-ci errent des hommes, des femmes, des passants moroses ou joyeux*[1377].

Pour ceux qui choisissent de marcher loin du bazar, la ville présente une image plutôt bucolique : *je marchais à côté de la fontaine...derrière des maisons irrégulièrement réparties, une colline verdoyante, un troupeau de moutons pâture*[1378]. Les Athéniens, perçoivent les changements, néanmoins visibles, touchant les espaces publics de la ville. A.M Chenavard notera : *La ville est découpée par les voies larges Ermou, Aiolou et Athinas […] nous ne pouvons pas passer sans remarquer l'Université ou le palais*[1379]. Toutefois, selon les témoignages de Gustave Flaubert, les extrémités de la ville sont très peu animées vers 1851. En effet, le grand fossé qui longe la rue *Stadiou* rend sa traversée difficile et décourage le développement de la ville dans cette partie[1380].

[1374] ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ, Α., « Η Αθήνα ως ανατολικίς πόλις », In *Αθήνα 1834-1984*, Αθήνα : Νέα Εστία, 1984
[1375] ΚΑΜΠΟΥΡΟΓΛΟΥ, Κ., *Αθηναϊκά διηγήματα*, Εν Αθήναις : Αγκυρα, 1915 et notamment pp. 207-210
[1376] ΕΝΕΠΕΚΙΔΗΣ, Π.Κ., *Αθηναϊκά - Αττικοβοιωτικά - Δωδεκανησιακά 1815-1980, op.cit.,* et notamment p. 217
[1377] ΜΗΤΣΑΚΗΣ, Μ., « Ομιλίαι του δρόμου », *Εστία*, τ. 34, τευχ. 47, 1892, pp. 321-323
[1378] ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ, Θ, *Ενθύμιον Αθηνών. Η Αθήνα, ο Πειραιάς και τα προάστια στις αρχές του αιώνα μας*, Αθήνα : Γνώση, 1984 et notamment p. 11
[1379] CHENAVARD, A.M., REY, E., DALGABIO, J.M., *Voyage en Grèce et dans le Levant (1843-1844),* Lyon : Leon Boitel, 1849
[1380] ΑΝΝΙΝΟΣ, Μπ., *Αι Αθήναι του 1850. Εντυπώσεις δύο Γάλλων περιηγητών*, *op.cit.,* et notamment pp. 58-62

Il est très courant de voir les aristocrates et les riches entrepreneurs marcher dans la ville. En revanche, les classes populaires et les couches sociales pauvres n'ont pas de vraies raisons qui les obligent à se déplacer loin de leurs lieux d'habitat ou de travail. Or, au fil des années, les rues sont fréquentées par un public de plus en plus mixte qui ne concerne pas tant le mouvement des personnes mais plutôt leur présence dans l'espace public. Les habitants se rassemblent soit assis aux terrasses des cafés, soit debout devant les commerces ; Antonin Proust confiait que *les rues d'Athènes ont un caractère spécial, des hommes se détendent en petits groupes sur les trottoirs presque toute la journée*[1381].

L'euphorie économique et l'embellissement de la capitale rassurent la population qui commence à utiliser plus intensivement l'espace public. Les fêtes religieuses sont la plupart des fois des occasions pour de longues marches communes aux alentours de la ville ou pour des rassemblements sur des places publiques. La visite d'un personnage politique s'accompagne toujours de réunions sur les places *Omonoia*[1382] et *Syntagma* qui, en l860, attirent déjà un grand nombre de passants. Les spectacles dans les espaces publics sont les seules occasions de gloire et de joie partagées collectivement.

> *Pendant la parade sur la place Syntagma, la variété de costumes offrait un spectacle riche en couleurs […] le luxe frappait […] chaque fois qu'il y avait un gala en présence des seigneurs, les Athéniennes se rassemblaient, non pas pour voir leurs résidences ou leurs invités célèbres, mais pour voir les perles de la dame Lontomeri*[1383].

L'essor du commerce fait en sorte que les rues centrales profitent d'une vie quotidienne animée, ce qui n'est pas le cas des quartiers résidentiels où le commerce alimentaire ne fleurira que tardivement. Les rues se remplissent petit à petit de colporteurs ambulants que les Athéniens appelleront *gyrologoi* (ceux qui parcourent la ville) ; ce type de commerce s'adaptera parfaitement aux habitudes des Athéniennes qui ne sortent pas de leurs maisons pour faire les courses de la journée[1384]. Vers la moitié du XIX^{e} siècle, une vraie perméabilité caractérise la relation entre l'espace intérieur et l'espace de la rue, l'écrivain Michail Mitsakis commentera à cet effet : *Les fenêtres s'ouvrent, les femmes de ménage apparaissent aux balcons, les cafés du quartier se remplissent de monde, l'épicier jette des seaux d'eau sur le trottoir*[1385]. Dans des quartiers populaires comme *Psiri*, les rez-de-chaussée sont le plus souvent destinés à des activités artisanales faites par ceux qui y habitent[1386]. La vie dans la rue devient un spectacle en soi, *la foule passe, des hommes, des femmes, des bêtes, des ouvriers ou des chefs de famille, les va-et-vient, les tenues différentes remplissent le bourdonnement de cette petite rue*[1387].

Après 1856, la montée progressive de la bourgeoisie dans la vie politique locale conduira à la chute du roi Othon et au changement radical du cadre administratif. L'explosion démographique[1388] de la ville, après la deuxième moitié du XIX^{e} siècle, – reflet du progrès stable des activités du secteur privé – aggrave les problèmes d'aménagement de l'espace. Vers 1865, l'image des espaces publics est déjà très différente, par rapport à celle de l'époque précédente[1389], comme le démontrent des récits littéraires en parlant des deux visages de la ville : l'un occidental, moderne qui évolue jour après jour, et l'autre plus délaissé et ancré dans les habitues du passé.

[1381] PROUST, M.A., « *Un hiver à Athènes », op.cit.*
[1382] ΣΤΑΣΙΝΟΠΟΥΛΟΣ, Ε.Κ., *Η Αθήνα του περασμένου αιώνα (1830-1900)*, *op.cit.*
[1383] *Ibid.*
[1384] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Οι πρώτοι έμποροι των Αθηνών*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1999
[1385] ΜΗΤΣΑΚΗΣ, Μ., *Τα θεάματα του Ψυρρή*, Αθήνα : Καστανιώτης, 1996
[1386] *Ibid.*
[1387] ΜΗΤΣΑΚΗΣ, Μ., *Πεζογραφήματα*, Αθήνα : Νεφέλη, 1988 et notamment p. 147
[1388] ΦΩΤΟΠΟΥΛΟΥ-ΛΑΓΟΠΟΥΛΟΥ, Ι., « Πολεοδομική εξέλιξη του κέντρου της Αθήνας », *op.cit.*
[1389] ΙΩΑΝΝΟΥ, Γ., *Η Αθήνα μέσα απο καρτ ποστάλ του παρελθόντος,* Αθήνα : Ι. Σιδέρης, 2002

La marche à pied s'effectue dans un espace relativement homogène en termes de morphologie et structuré autour d'une division sociale qui commence à se dessiner à l'époque. Le centre n'est plus une entité restreinte dans l'espace mais un groupement de localités éparpillées avec des fonctions et des paysages particuliers, qui résultent davantage des tendances dans les pratiques quotidiennes de la population et moins des interventions conscientes de la part du pouvoir.

5. L'usine et le café : la fréquentation des lieux publics comme catalyseurs de la ville (1864-1922)

5.1 La consolidation de la trame urbaine de la capitale

Après 1870, la surface urbanisée de la ville commence à augmenter considérablement. L'afflux des populations[1390] et les besoins en logement conduisent à annexer successivement de nouveaux quartiers au plan approuvé. Or, ces nouvelles zones résidentielles sont le plus souvent construites sans un plan à l'appui en raison de l'initiative des promoteurs privés qui ne prennent aucune disposition pour les espaces libres. Le centre-ville reste concentré autour des limites du *triangle* de Kléanthis et Schaubert (*Plaka*, *Psiri*, *Neapoli*, *Metaxourgeio*), et d'autres zones d'habitat surgissent. Les quartiers à l'ouest de la rue *Pireos*, comme *Kerameikos ou Metaxourgeio*, connaissent un essor important grâce au développement des usines de gaz et de soie. Les quartiers de *Lycavittos* (Lycabette) et *Exarcheia* sont construits au nord de la ville et *Petralona* au sud-ouest. Athènes connaîtra une période d'essor économique fondé sur *l'esprit d'entreprise* des immigrants qui arrivent de chaque région du pays et remplissent les rez-de-chaussée des rues centrales avec leurs *pantopoleia*, *zaharoplasteia*, *mpakalika*[1391] offrant des spécialités alimentaires de Thessaloniki, de l'Épire ou de Zakynthos. Les commerçants ambulants vendant des *chorta* (herbes), des *spirta* (allumettes) et tous les petits produits dont un foyer pourrait avoir besoin, animent les rues de la capitale. La place *Monastiraki* n'a plus le monopole de la vie publique ; l'inauguration de nouveaux édifices publics et de lieux de divertissement, accélèrent les changements importants faits pendant cette période : l'égorgement du centre, l'apparition de nouvelles centralités et la distinction très nette du statut social de la clientèle fréquentant différentes rues de la ville[1392].

La vie publique dépasse les limites de la rue *Ermou* qui renforce toutefois son rôle en tant que centre du commerce de luxe. Les places *Omonoia, Syntagma* et le croisement de *Chafteia*, acquièrent beaucoup d'importance et émergent en carrefours bruyants, surtout vers la fin du XIX^{e} siècle ; l'étalement de la ville se fait principalement vers l'est, le long de l'axe *Vassilissis Sofias* et la grande bourgeoise[1393] s'installera autour de *Syntagma*, *Kolonaki* et l'avenue *Kifissias*. D'autres pôles de la vie publique se créent autour des nouveaux édifices liés à l'éducation ou à la religion qui jouent un rôle de toponymes jusqu'à aujourd'hui : l'École Polytechnique, le *Panepistimio*, la *Mitropoli*, l'*Ofthalmiatreio* (Carte 13). Le cœur de la vie commerciale est transféré vers 1900, de la place *Monastiraki* à la zone entourée par les rues *Ermou*, *Athinas*, *Akadimias*, mais c'est surtout le long des grands axes que se concentrent les fonctions centrales administratives[1394]. La classe moyenne s'installera au-delà

[1390] La population d'Athènes est passée de 42 000 habitants en 1860 à 65 000 en 1880, suite à la vague de grecs expatriés arrivant au pays en 1876. Jusqu'en 1900, il y a eu 173 modifications du plan initial de la ville qui fut revisé en 1864. En 1872 la surface du plan de la Ville couvrait approximativement 3 000 hectares. En 1907 ont eu lieu 60 extensions du Plan officiel dont la surface habitée atteignait 15 980 hectares. En 1880, Athènes comptait 67 802 habitants. En 1862, la surface bâtie de la ville atteignait 300 hectares. En 1900, la surface du plan approuvé concernait 1 410 hectares. Cf. ΦΩΤΟΠΟΥΛΟΥ-ΛΑΓΟΠΟΥΛΟΥ, Ι., *Πολεοδομική εξέλιξη του κέντρου της Αθήνας, op.cit.*

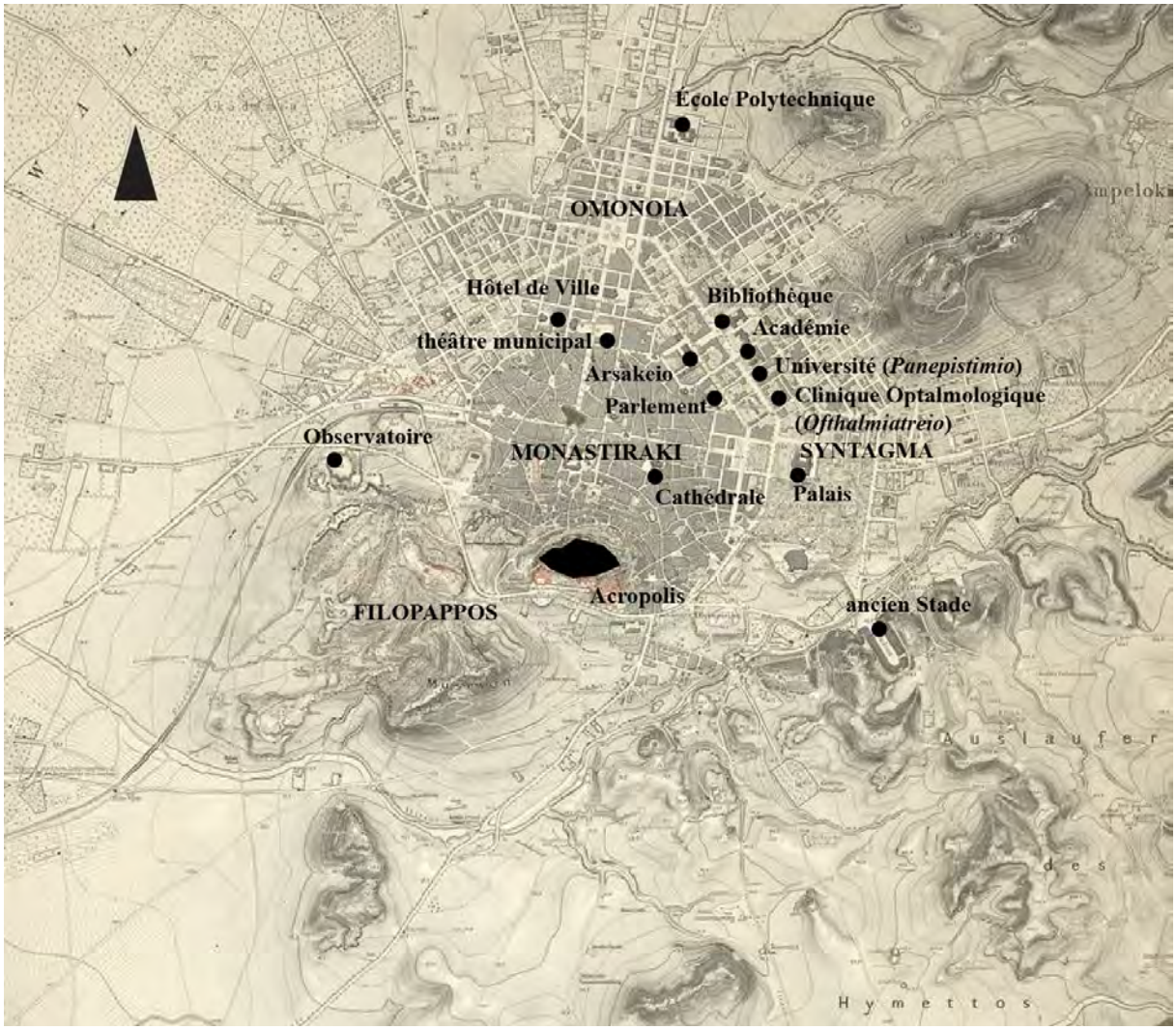
[1391] Il s'agit des noms des différents magasins d'alimentation

[1392] ΦΩΤΟΠΟΥΛΟΥ-ΛΑΓΟΠΟΥΛΟΥ, Ι., *Πολεοδομική εξέλιξη του κέντρου της Αθήνας, op.cit.*

[1393] La première bourgeoisie grecque dépasse à cette époque le stade mercantile. Le développement de l'industrie, de la navigation à vapeur et la croissance du système bancaire permettent de parler, surtout vers la fin du XIX^{e} siecle, d'une classe bourgeoise grecque. Les rapports des groupes sociaux se modifient. Les partis politiques se polarisent autour de deux fractions : une première autour de Charilaos Trikoupis à tendance libérale, et une deuxième autour d'Alexandros Koumoundouros, plus conservatrice. Cf. SVORONOS, N.G., *Histoire de la Grèce contemporaine*, *op.cit.*

[1394] Pendant la période entre 1870 et 1907, Athènes rassemblait 123 090 habitants et connaissait une urbanisation importante qui se basait surtout sur la construction des édifices de prestige des riches investisseurs, des services publics et des édifices culturels. Cf. ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ, Δ.Β., *Εν Αθήναις, κάποτε... η πόλις και οι δρόμοι της διηγούνται την ιστορία τους*, *op.cit.*, et notamment p. 117

des limites du plan Klenze, cherchant de nouveaux terrains dans les bourgs du nord pour investir dans le logement[1395].



Carte 13: Carte d'Athènes de 1881 avec les principaux bâtiments marquant les premières tendances de l'urbanisation vers le nord-est (Source : *Atlas von Athen* de E. Curtius et J.-A. Kaupert retiré aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes et retouchée par l'auteur)

Pendant toute la période entre 1880 et 1890, la vie, tant publique que privée, est régie par des codes comportementaux de plus en plus stricts[1396]. La prospérité du commerce se reflétera dans l'espace public physique. L'offre abondante des petits métiers séduit la classe populaire qui afflue dans les rues du centre en quête d'un emploi. Ainsi, à l'aube du XX^{e} siècle, les ateliers d'artisanat se multiplient, d'abord au Pirée et ensuite le long de l'avenue *Pireos*[1397]. Trois nouvelles usines à vapeur, à proximité de l'ancien bazar, façonneront le nouveau paysage industriel de la partie est de la ville[1398].

La destruction complète du bazar traditionnel, à cause d'un incendie en 1884, a conduit à la création d'un nouveau marché sur la rue *Athinas* – sous le mandat du maire *Spyros Mercouris* – et au transfert du centre de la vie commerciale dans la partie nord de la ville. L'amélioration générale du niveau de vie se reflétera dans la multi-

[1395] ΚΑΝΔΥΛΗΣ, Γ., « Αθήνα 1900-1985. Η τραγική περιπέτεια της πόλης », *op.cit.*, et notamment p. 17
[1396] ΣΚΑΛΤΣΑ, Μ., *Κοινωνική ζωή και δημόσιοι χώροι κοινωνικών συναθροίσεων στην Αθήνα του 19ου αιώνα*, *op.cit.*
[1397] Jusqu'en 1907 Athènes se distinguait de ses zones de productions qui étaient situées autour du port du Pirée
[1398] ΑΓΡΙΑΝΤΩΝΗ, Χ., *Το Μεταξουργείο της Αθήνας,* Αθήνα : Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών, 1995

plication des activités de recréation à l'extérieur et animeront l'actualité dans les journaux locaux[1399]. À côté des publicités sur les magasins de restauration, les Athéniens trouveront de nombreuses nouvelles adresses de commerces spécialisés dans la mode féminine, dans la décoration de la maison ou dans la santé personnelle[1400]. La consommation sera ainsi timidement liée aux loisirs ; Gaston Deschamps disait : *Tout Athénien qui se respect quand l'hiver arrive doit faire deux choses, d'abord acheter un frac et ensuite s'inscrire à un cours de danse*[1401].

La variété des commerces modernes, vers la fin du XIX^{e} siècle, fait du centre-ville une destination de prédilection, le point de passage et de rencontre de tous les Athéniens[1402]. Les partis politiques bourgeois émergeants après les guerres balkaniques insistent sur le besoin d'européaniser la ville[1403]. Le fossé qui se crée entre ceux qui rêvent d'une vie traditionnelle et ceux qui souhaitent une vie cosmopolite est de plus en plus apparent dans les habitudes et les pratiques dans l'espace public.

5.2 Les espaces publics en chantier

L'aménagement des espaces publics se trouvera ainsi face à deux enjeux majeurs : d'un côté, l'amélioration esthétique, et de l'autre, l'amélioration technique qui est en fait très contraignante. L'absence d'un réseau d'égouts transforme les rues de la capitale en de véritables torrents après la pluie[1404]. Le manque d'infrastructures dans les abattoirs fait de l'espace public un lieu immense de décharge, de puanteurs et de *rivières rouges*, teintes par le sang des animaux[1405]. Un des premiers travaux d'aménagement fut la construction du parvis de la place *Omonoia* en 1859[1406]. En février 1878, un bureau des travaux publics est créé au sein du ministère de l'Intérieur, responsable de la validation des plans d'extension et d'urbanisme local, en raison de l'explosion de la ville et de l'ajout successif de nouvelles zones. Entre 1870 et 1880, l'on assiste une certaine diminution des travaux publics. La Municipalité, principal responsable de toute opération sur la voirie, se trouve constamment face à une menace de faillite car elle est incapable de verser les indemnisations pour les expropriations[1407]. Toutefois, la réalisation de deux projets importants, créés entre 1876-1878 en dehors les limites du plan Klenze, développent une nouvelle configuration de la trame viaire du centre-ville : les avenues *Alexandras* et *Syggrou* – deux percements presque monumentaux pour époque – montreront la claire volonté des autorités d'octroyer l'espace nécessaire pour faciliter l'expansion de la capitale[1408].

En 1884 est publié le décret 226 déterminant la délimitation de plusieurs places publiques (*Klafthmonos*, *Psiri*, *Mitropoleos*, *Kapnikareas*, *Kolonaki*, *Loudovikou*, *Mitropoleos*, *Omonoias*), et la création d'une commission pour l'adressage des voies publiques[1409]. Vers 1888, le reboisement de plusieurs collines entourant le centre-ville

[1399] ΣΙΤΑΡΑΣ, Θ., *Η παλιά Αθήνα ζει, γλεντά, γεύεται 1834-1938*, *op.cit.*
[1400] *Ibid.*
[1401] DESCHAMPS, G., « Un séjour à Athènes », *Revue de deux mondes*, mars 1892
[1402] ΣΙΤΑΡΑΣ, Θ., *Η παλιά Αθήνα ζει, γλεντά, γεύεται 1834-1938*, *op.cit.*, et notamment p. 164
[1403] En 1910, les syndicats sont reconnus. Le développement de l'industrie et de la marine marchande, ainsi que la croissance du système bancaire permettent de parler, surtout après 1910, d'une classe bourgeoise qui va dorénavant dépasser son stade mercantile
[1404] ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ, Γ.Π., *Οι δήμαρχοι των Αθηνών 1835-1907. Μετά προεισαγωγής περί δημογεροντίας*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 2001
[1405] *Ibid.*
[1406] ΜΕΛΑΜΠΙΑΝΑΚΗ, Ε., *Οι πλατείες της Αθήνας 1834-1945. Διαδικασία διαμόρφωσης, λειτουργία, πολεοδομική σημασία*, *op.cit.*
[1407] BURGEL, G., « Athènes de la balkanisation à la mondialisation », *op.cit.*
[1408] ΚΑΝΔΥΛΗΣ, Ι.Δ., *Η Αθήνα όπως την έζησα και την εγνώρισα*, Αθήνα : Αναστάσιος Πιτσίλος, 1987. L'ingénieur militaire Genisarlis dessinera les deux axes afin d'en faire des boulevards urbains modernes. Particulièrement, la rue *Syggrou* se présente comme un grand axe périurbain avec de larges trottoirs des deux côtés assurant la promenade des Athéniens vers le sud du bassin et la côte littorale
[1409] ΣΚΑΛΤΣΑ, Μ., *Κοινωνική ζωή και δημόσιοι χώροι κοινωνικών συναθροίσεων στην Αθήνα του 19ου αιώνα*, *op.cit.*, et notamment p. 389

et l'asphaltage des rues progressent à grands pas[1410]. En 1889, la Municipalité, sous le mandat du maire Timoleon Filimon, fait un emprunt à la Banque nationale dans le but d'intensifier les travaux d'aménagement dans de nombreuses places publiques, en prévoyant même l'installation de kiosques de publicité importés de Suisse (Image 7). La Municipalité dépense 90 000 drachmes[1411] pour le nettoyage des rues, une somme qui alourdit son budget déjà déficitaire. En 1896, à l'occasion des Jeux Olympiques, la ville dépense 300 000 drachmes pour la végétation des places et l'asphaltage des rues *Aiolou*, *Iktinou*, *Athinas*, *Panepistimiou*[1412]. Le premier bitumage s'effectuera dans la rue *Aiolou* en 1905, pour continuer ensuite avec les rues *Athinas* et *Panepistimiou*, et la place *Omonoia*. La majorité des espaces publics sont éclairés grâce à la participation des commerçants et à une partie des dépenses[1413], et vers 1897, les lanternes traditionnelles des rues *Ippokratous* et *Stadiou* seront remplacées par des réverbères à gaz. Quand en 1899 *Spyros Mercouris* reprendra son poste de maire, il mettra en place un programme très ambitieux qui transformera l'image des espaces publics centraux[1414]. L'asphaltage des rues s'étendra à de nombreux quartiers, débarrassant ainsi les commerçants et les habitants de la poussière si gênante dans l'atmosphère athénienne. Mercouris envisage un ménage généralisé de la ville[1415] et demande à l'ingénieur Athanasios Georgiadis de dessiner un nouveau plan cadastral[1416] divisant la ville, par une croix nord-sud et est-ouest, en quatre zones administratives. L'approbation d'un cadastre officiel – après plusieurs années de tentatives – changera la perception que les Athéniens ont de l'espace car, jusqu'alors, les différentes zones de la ville étaient connues par leurs noms empiriques. Malgré les efforts de *Spyros Mercouris*, concentrés d'ailleurs dans la partie centrale de la ville, les conditions des rues, vers la fin du siècle, même au sein du triangle commercial, sont décevantes. Une lettre publiée par le comité de propreté de la Ville au sujet de la condition de la rue *Asklipiou* est représentative du mécontentement social :

> *Qu'elle est sans trottoirs, avec des taudis pleins d'eau et des déchets d'animaux et d'êtres humains partout, ainsi que deux grandes fosses clôturées par des bois d'un mètre de hauteur qui servent de toilettes publiques, comme c'est d'ailleurs le cas dans chaque îlot non bâti*[1417].

Des images de saleté frappent ceux qui passent par les voies à l'est de la place *Omonoia*, à savoir les rues *Ioulianou*, *Fylis*, *G. Septevriou* qui sont traversées par des rivières d'égouts[1418]. Toutefois, cette *facette* de la ville est absente dans les descriptions officielles qui cherchent plutôt à promouvoir une image sur les cartes postales de l'époque, liée aux monuments et aux paysages somptueux des nouveaux boulevards, des places et des sites archéologiques[1419] (Image 8). Au début du XX^{e} siècle, un virage important s'effectue par rapport l'attention portée aux espaces publics. Après avoir passé plusieurs années à assurer un minimum de fonctionnalité de l'espace urbain, la municipalité tourne son intérêt vers la décoration des lieux publics[1420]. Or, sous le prétexte de protéger la beauté ou la verdure, certains espaces sont clôturés et supervisés. En 1901, le parvis central de la place

[1410] L'aménagement du jardin Zappeio, de la colline Arditos, de la rue Stadiou et de la rue Vassilisis Olgas sous l'inspection de D. Matton (ingénieur de la Mairie) s'est achevé en 1893

[1411] Pendant la période de George I, dix drachmes équivalaient à mille cinq cents euros d'aujourd'hui. Cf. ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ, Γ.Π., *Οι δήμαρχοι των Αθηνών 1835-1907. Μετά προεισαγωγής περί δημογεροντίας*, *op.cit.*

[1412] ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ, Θ., *Ενθύμιον Αθηνών. Η Αθήνα, ο Πειραιάς και τα προάστια στις αρχές του αιώνα μας*, *op.cit.,* et notamment p.13

[1413] Surtout ceux des rues Stadiou, Ermou et de la place Syntagma

[1414] ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ, Γ.Π., *Οι δήμαρχοι των Αθηνών 1835-1907. Μετά προεισαγωγής περί δημογεροντίας*, *op.cit.*

[1415] La division administrative de la ville et l'appellation des rues sont les actions les plus représentatives de l'effort des services publics pendant les premières années de leur fonctionnement

[1416] ΣΚΙΑΔΑΣ, Ε., *Οι συνοικίες των Αθηνών*, Αθήνα : Πολιτισμικός Οργανισμός Δήμου Αθηναίων, 2001. Le maire Spyros Mercouris désigne l'ingénieur Athanasios Georgiadis pour rédiger le Plan de Lotissements de la ville. Le plan est publié en 1910 sous le titre : *Nouvelle division de la ville d'Athènes* (Νέα διαιίρεση της πόλεως των Αθηνών)

[1417] ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΚ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ, « Κατάστασις της καθαριότητας της πόλεως κατά το 1901 », *Τα Αθηναϊκά,* τευχ. 2, 1955, pp. 57-59

[1418] ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΚ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ, « Εκθεσις περί της καθαριότητος των Αθηνών (1901) », *Τα Αθηναϊκά*, τευχ. 4, 1956, pp. 50-51

[1419] ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ, « Οδηγός των Αθηνών », Εν Αθήναις : Π. Λεονής, 1906

[1420] Le maire Spyros Mercouris désigne le paysagiste Kontoros pour planter de la végétation dans les places centrales de la capitale

Omonoia – aménagé avec des plantes tropicales – sera fermé *pour qu'il soit protégé contre tout acte de vandalisme*[1421]. (Image 9). Les plus grandes places publiques sont aménagées au cours de cette période : *Kaniggos*, *Psiri*, *Filomousou Etairias*. Les travaux massifs d'embellissement comprenant l'installation d'un vaste réseau d'éclairage dans les rues *Stadiou*, *Filellinon* et *Panepitismiou,* font exploser les dépenses de la municipalité pendant la période du mandat de *Spyros Mercouris*.

La ténacité des autorités face à la question de la plantation des espaces publics ne vise pas seulement une amélioration esthétique du paysage, mais elle concerne aussi les besoins réels de la vie quotidienne des Athéniens : *Mouiller les rues n'est pas une solution, des chariots publics de propreté sont munis de barils et jettent de l'eau comme s'ils étaient des arrosoirs […] mais comment atténuer la poussière dans l'immensité des rues athéniennes ?*[1422] La société reste méfiante face à l'effervescence des travaux publics et des journalistes ne manquent pas de se dépêcher pour *superviser* sur place la qualité des travaux en *enfonçant une canne dans l'asphalte* pour vérifier si l'épaisseur est suffisante[1423]. Le vent, la fumée et la poussière font de la marche une pratique parfois fatigante. Par ailleurs, ces mêmes conditions désagréables, seront une source parfaite de revenu pour une pléthore de micro professions qui fleurissent dans les rues. Les cireurs de chaussures, dans leur majorité des enfants, envahissent les axes centraux de la ville en promettant des souliers parfaitement polis, et s'adonnent même à la livraison discrète des *ravasakia*[1424] à leurs clients[1425]. Toutefois, le paysage des rues révèle encore des traces du passé récent de la ville : *Les façades n'ont aucune linéarité, les pilots ne sont pas clôturés dans la rue Agiou Konstantinou, la végétation sauvage de la place Koumoundourou couvre la petite fontaine qui est transformée en corbeille gigantesque et où l'on trouve parfois des chats morts*[1426]. La municipalité possède dix-sept chariots de propreté mais la supervision policière reste lâche et les habitants continuent à considérer la rue comme une immense poubelle, sans être jamais punis[1427]. L'éclairage au gaz demeure atrophié, *50 000 drachmes par an sont dépensées pour le gaz […] mais la ville est presque toujours plongée dans le noir*[1428]. En effet, seulement les avenues centrales profitent de lampadaires tandis que les ruelles autour de *Monastiraki* continuent à être éclairées par des lampes à pétrole.

Les travaux sur la voirie représentent une source de contraintes pour la Ville (Image 10). En 1880, sous le mandat d'Alexandros Soutsos, l'approvisionnement des matériaux de construction ne se fait pas facilement et le changement constant du plan de lotissement ne permet aucune programmation à l'avance. Les services techniques devaient choisir de dépenser leurs fonds soit pour l'expansion du réseau, soit pour son entretien. Or, les zones périurbaines qui, jusque hier étaient des pâturages ou des déserts, se transforment rapidement en quartiers d'habitat que la Ville sera obligée, à un moment ou à un autre, de les intégrer dans son programme technique de travaux[1429].

[1421] ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ, Γ.Π., *Οι δήμαρχοι των Αθηνών 1835-1907. Μετά προεισαγωγής περί δημογεροντίας*, *op.cit.,* et notamment p. 493

[1422] ΛΑΜΠΙΚΗΣ, Δ., *Τα εκατό χρόνια του Δήμου Αθηναίων*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων Πολιτιστικός Οργανισμός, 2000 [1938] et notamment p. 98

[1423] *Ibid.*, p. 99

[1424] Mot venant propablement du turc *Revaç* appelé autrement *rafasio* qui était le bois des comptes et ensuite la feuille des comptes. Dans son usage grec le *ravasaki* est un message d'amour écrit sur un petit papier et remis à une personne par un intermédiaire

[1425] *Η Αθήνα μας. Έκδοση για την επέτειο των 150 χρόνων από την ανακήρυξη της σαν πρωτεύουσα της Ελλάδος*, Αθήνα : Σύλλογος Παλιά Γραφική Πλάκα, 1984

[1426] ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ, Γ.Π., *Οι δήμαρχοι των Αθηνών 1835-1907. Μετά προεισαγωγής περί δημογεροντίας*, *op.cit.*, et notamment p. 286

[1427] *Ibid.*, p. 288

[1428] *Ibid.*, p. 253

[1429] *Ibid.*, p. 255

Les quartiers de *Neapoli*, *Vatheia*, *Kolonaki* et *Patisia* se construisent rapidement. Les préoccupations liées à l'extension rapide de la voirie ne laisse pas de place à une attention particulière au cours de sa réalisation : *Il y avait surtout une lacune dans les passages piétons et, même si chaque année un somme est consacrée spécialement à leur réalisation, elle n'est jamais utilisée dans ce but*[1430]. Plusieurs interventions sont considérées comme étant une deuxième priorité – comme les passages piétons – et elles ne s'effectuent que grâce aux dons des particuliers[1431]. Alors que les caisses de la Ville se vident, les pouvoirs locaux choisissent de décorer les places publiques avec des fontaines élégantes ou des kiosques en marbre qui accueilleront les bandes musicales dominicales[1432]. La propreté des rues devient un problème majeur et les autorités se trouvent confrontées soit aux plaintes des habitants, soit à leur indifférence totale : *Les passants sont habitués à croiser des cadavres d'animaux dans la rue […] la poussière amène la puanteur provenant d'autres substances […] les bouchers abattent leurs animaux devant les boucheries en plein centre des quartiers*[1433]. Quand Timoléon Philémon arrive au poste de maire d'Athènes, les travaux pour l'entretien et l'aménagement des espaces publics débordent la capacité budgétaire de la ville. Cette dernière s'endette en 1889 de 300 000 drachmes pour pouvoir procéder à l'asphaltage des rues et au renouvellement des bordures des trottoirs ; les grandes places publiques sont les premières à en profiter. En 1888, un contrat signé entre la Ville et l'entrepreneur Carl Chon assure la construction de neuf toilettes publiques luxueuses dans les lieux les plus fréquentés : *Omonoia*, *Syntagma*, *Varvakeios* (marché central), place *Agios Panteleimonas*, parvis du ministère des Finances[1434]. Or, la distribution des investissements pour les travaux publics suscite le mécontentement des classes populaires qui ne voient aucune véritable amélioration de leur quotidienneté.

Au début du XX^{e} siècle, la Ville cherche des techniques innovantes pour le revêtement des voies. Le premier s'effectue à titre expérimental dans une partie de la rue *Aiolou*[1435] et peu à peu, toutes les rues entre les places *Omonoia* et *Monastiraki* sont asphaltées. Les travaux impressionnent la société locale : *Avec ce nouveau système, Athènes devient enfin une ville européenne […] pour évaluer la taille du changement, faites une petite comparaison avec la place Omonoia d'antan, inondée comme elle l'était après chaque petite pluie et la place Omonoia d'aujourd'hui qui brille comme un vrai miroir […] et la grande avenue de la ville […] qui invite le passant à plonger dans sa beauté*[1436]. La propreté des rues est enfin assignée à une compagnie privée. La ville se divise en *domaines* et les carrosses du service sont obligés de passer à des horaires fixes, *ils présentent un bon aspect et sont couverts pour ne pas provoquer le dégoût des habitants pendant leur passage*[1437]. En 1902, toute la ville sera enfin éclairée par l'électricité[1438].

En 1910, Spyros Mercouris visite plusieurs capitales d'Europe pour observer comment les autres municipalités approchent la question de l'aménagement des espaces publics. Dès son retour, il insistera auprès du Conseil

[1430] *Ibid.*, p. 257
[1431] Il s'agit de dons de bienfaiteurs nationaux comme dans le cas d'Andreas Syggros qui a donné 20 000 drachmes pour l'aménagement des trottoirs du centre de la ville. Cf. ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Αι Αθήναι. Από τον 19ο εις τον 20ο αιώνα*, Αθήνα : Μέλισσα, 1965
[1432] ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ, Γ.Π., *Οι δήμαρχοι των Αθηνών 1835-1907. Μετά προεισαγωγής περί δημογεροντίας*, *op.cit.*, et notamment p. 290
[1433] *Ibid.*, p. 320
[1434] *Ibid.*, p. 343
[1435] Le premier asphaltage est effectué dans la rue *Aiolou* par la compagnie Neuchatel Asphalt Company Limited en 1905
[1436] ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ, Γ.Π., *Οι δήμαρχοι των Αθηνών 1835-1907. Μετά προεισαγωγής περί δημογεροντίας*, *op.cit.*, et notamment p. 472
[1437] *Ibid.*, p. 474
[1438] ΣΚΑΛΤΣΑ, Μ., *Κοινωνική ζωή και δημόσιοι χώροι κοινωνικών συναθροίσεων στην Αθήνα του 19ου αιώνα*, *op.cit.*, et notamment p. 393

municipal pour la création d'une zone étendue des espaces archéologiques autour de l'Acropole, le reboisement des collines et le percement de nouveaux axes qui permettront l'accessibilité à tout le noyau historique[1439]. Ainsi, l'ancienne partie de la ville qui était la plus négligée pendant les premières années de son urbanisation, attire, au cours de la première moitié du XX^{e} siècle, l'intérêt des autorités publiques : *Il faut qu'elle acquière une nouvelle vie, qu'elle respire librement et qu'elle ne soit plus condamnée à cette prison d'impasses et de rues tordues qui l'étouffent*[1440].

Image 7 : La place Syntagma au début du XX^{e} siècle. Les trottoirs nouvellement aménagés, les kiosques publicitaires et les cafés aux rez-de-chaussée reflètent le développement progressif en matière d'aménagement des espaces publics (Source : carte postale retirée à l'Archive Littéraire et Historique Hellénique [Ε.Λ.Ι.Α.])

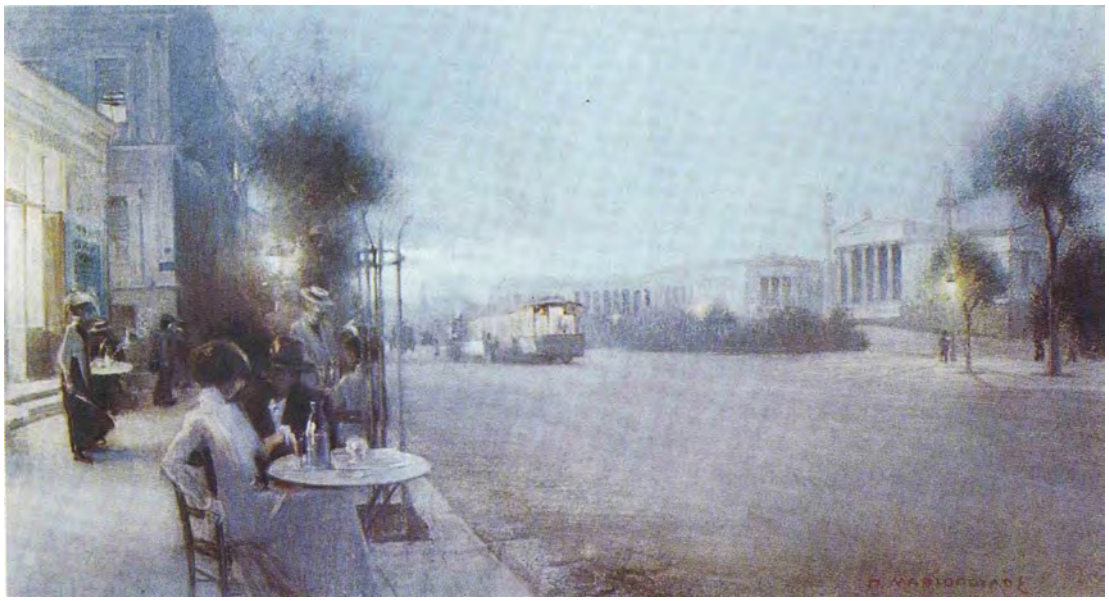


Image 8 : La rue Panepistimiou, représentée en 1896 par le peintre grec Pavlos Mathiopoulos (Source : ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η Αθήνα και οι Αθηναίοι. Η ζωή στην πρωτεύουσα τα πρώτα εκατό χρόνια της, φιλολογικά καφενεία, μπυραρίες, καφέ αμάν, εστιατόρια, ταβέρνες και κοσμικά κέντρα*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1982)

[1439] ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ, Γ.Π., *Οι δήμαρχοι των Αθηνών 1835-1907. Μετά προεισαγωγής περί δημογεροντίας*, *op.cit.*
[1440] *Ibid.*, p. 566

Image 9 : La place Omonoia en 1908 (Source : carte postale retirée à l'Archive Littéraire et Historique Hellénique [E.Λ.Ι.Α.])

Image 10 : La rue Evripidou avec l'alignement des façades et les trottoirs dans de nouveaux axes tracés (Source : ΚΑΡΔΑΜΙΤΣΗ-ΑΔΑΜΗ, Μ., *Αθήνα τότε και τώρα*, Αθήνα : Ολκός, 2003)

5.3 Structuration du réseau des transports ferrés : polarités et linéarités du paysage du passant

Dans *La bête humaine*, Emile Zola décrit une locomotive : *Ah ! C'est une belle invention, il n'y a pas à dire. On va vite, on est plus savant [...] mais les bêtes sauvages restent des bêtes sauvages*[1441]. En 1865, les Athéniens accueilleront le chemin de fer comme une *bête sauvage* : à la fois avec admiration et peur. Entre 1869 et 1898, les fondements sont jetés pour qu'un réseau d'infrastructures de transports en commun au niveau régional et urbain soit développé. Quatre réseaux de voies ferrées relieront Athènes aux campagnes et desserviront les quartiers du centre-ville (Carte 14). Il s'agit premièrement de la ligne du tram à vapeur qui relie le centre-ville à la station balnéaire du Phalère, ensuite, de deux lignes de chemin de fer connectant Athènes avec les littoraux du Pirée et de *Lavrio*, du chemin de fer national qui relie Athènes au Péloponnèse et finalement du réseau intra-urbain du tram. Ces réseaux changeront non seulement la structuration de la capitale mais ils contribuent aussi à la naissance d'une manière toute neuve de pratiquer l'espace public[1442]. Les stations inaugurées sur les places centrales et les rails traversant les rues, créeront un nouveau paysage quotidien pour les passants. Ces derniers peuvent ainsi prolonger leurs trajets dans l'espace et dans le temps et réorganiser leurs activités journalières. Pour la population des quartiers éloignés, le centre est maintenant facilement accessible en tram et la fréquentation de ses espaces publics s'intensifie. Avec le temps dont on avait besoin auparavant pour se déplacer, maintenant l'on peut visiter un café à *Monastiraki*, acheter des rubans dans la rue *Ermou* et retourner à son travail dans la rue *Ippokratous*.

Le besoin d'une mise en place d'un réseau mécanique de déplacement est déjà évoqué dès la première année de la constitution de la capitale[1443], et la liaison avec Le Pirée est prioritaire car Athènes a toujours significativement dépendu de son port pour l'approvisionnement en nourriture et en matériaux de construction[1444]. Le Pirée a aussi une population croissante et nombreux sont ceux qui doivent faire des allers-retours journaliers vers la capitale. Les déplacements en chariot et en diligence – seule solution assurée jusqu'en 1865 – prennent beaucoup de temps et sont exténuants. L'état des véhicules, le mauvais nivellement de la voie en combinaison avec l'entassement et le climat chaud font du trajet une vraie épreuve. L'État octroie d'abord le droit d'exploitation de la liaison entre Athènes et Le Pirée aux investisseurs privés qui établissent leurs prix à leur aise sans être soumis à un contrôle de la qualité de leurs services. Les premières propositions pour une voie ferrée voient le jour en 1835[1445], cependant, l'hésitation envahit pendant longtemps les responsables. Or, l'engourdissement de l'État ne pouvait pas durer longtemps vu le progrès galopant dans d'autres villes en Europe. En 1855, la loi sur la création d'une ligne de chemin de fer est votée en désignant pour la réalisation du projet – *exigeant des capitaux considé-*

[1441] ZOLA, E., *La bête humaine*, Genève : Farmot, 1979
[1442] SKLAVOUNOS, G., *Transports et division sociale de l'espace urbain. Le cas athénien 1834-1974*, thèse de doctorat, Université Paris 10 1983
[1443] ΚΤΕΝΙΑΔΗΣ, Ν.Σ., *Οι πρώτοι ελληνικοί σιδηρόδρομοι*, *op.cit.*
[1444] C'est la création du chemin de fer – ainsi que l'ouverture du canal de Corinthe – qui a fait émerger Athènes dans la carte des relations commerciales en Europe. Pendant la première moitié du siècle la ville d'Ermoupolis – à l'île de Syros – est le port principal du pays et la station intermédiaire pour tous les navires. Cf. PINOL, J.-L. (dir.), *Histoire de l'Europe urbaine. De l'Ancien Régime à nos jours. Expansion et limite d'un modèle*, *op.cit.*
[1445] L'ingénieur français Francisque Féraldi propose au gouvernement la construction d'une simple ligne assurant la liaison entre les deux villes. Quelques années plus tard, Alexandros Ragkavis tente de relancer le projet, mais sa proposition ne trouve pas d'écho. L'utilisation de la vapeur pour les déplacements terrestres est encore cosiderée comme dangeureuse

rables – un concessionnaire privé[1446]. En 1863, le Journal officiel de l'État publie le tracé approuvé ainsi que la localisation des deux premières gares : au Pirée et à *Thisio* à Athènes[1447]. Le 17 février de 1869, un premier trajet d'essai couvre les neuf kilomètres séparant les deux villes en dix-neuf minutes et provoque l'enthousiasme de la société locale. Un article de l'époque retranscrit l'ambiance : *le chemin de fer réunit les deux villes de manière que l'habitant du Pirée peut se déplacer à Athènes et l'habitant d'Athènes peut se déplacer à son travail au Pirée sans que l'un ou l'autre changent de maison*[1448]. L'axe du chemin de fer contribue significativement à l'urbanisation autour de la rue *Pireos*, il transforme la vie des habitants et jette les fondements pour la multiplication des déplacements dans le bassin d'Attique. Le choix de l'installation de la gare à *Thisio*, qui à l'époque était un quartier *éloigné* du centre-ville[1449], est motivé par la volonté d'éviter une expropriation coûteuse et un litige avec les propriétaires de terrains. Cependant, cette résolution attirera l'urbanisation de la ville vers sa partie ouest et stimulera la fréquentation des piétons dans la place *Monastiraki* ainsi que dans le croisement entre les rues *Ermou* et *Pireos* (Carte 15). La liaison entre la gare *Thisio* et la place *Loudovikou* (place de Louis) dans le centre-ville, s'effectue par des calèches de la Société de Chemins de fers Athènes-Le Pirée (Σ.Α.Π). En 1888, l'entrepreneur Stefanos Psychas crée une société pour l'extension du chemin de fer vers le centre d'Athènes. La ligne qui est inaugurée en 1895, relie *Thisio* à la place *Monastiraki*, puis à la place Omonoia (Société d'extension du chemin de fer entre Athènes et Le Pirée). La partie entre *Monastiraki* et *Omonoia* est souterraine et les Athéniens se trouveront pour une deuxième confrontés à des préjugés et à des craintes[1450] ; ils continuent de préférer, du moins au début, les calèches pour leurs déplacements car elles sont meilleur marché[1451].

[1446] L'entreprise chargée de la construction de la ligne a le privilège de son exploitation pendant soixante-quinze ans. La loi publiée dans le Φ.Ε.Κ 20/1863, désigne le tracé de la ligne ainsi que l'implantation de deux gares sur les deux côtés de la ligne

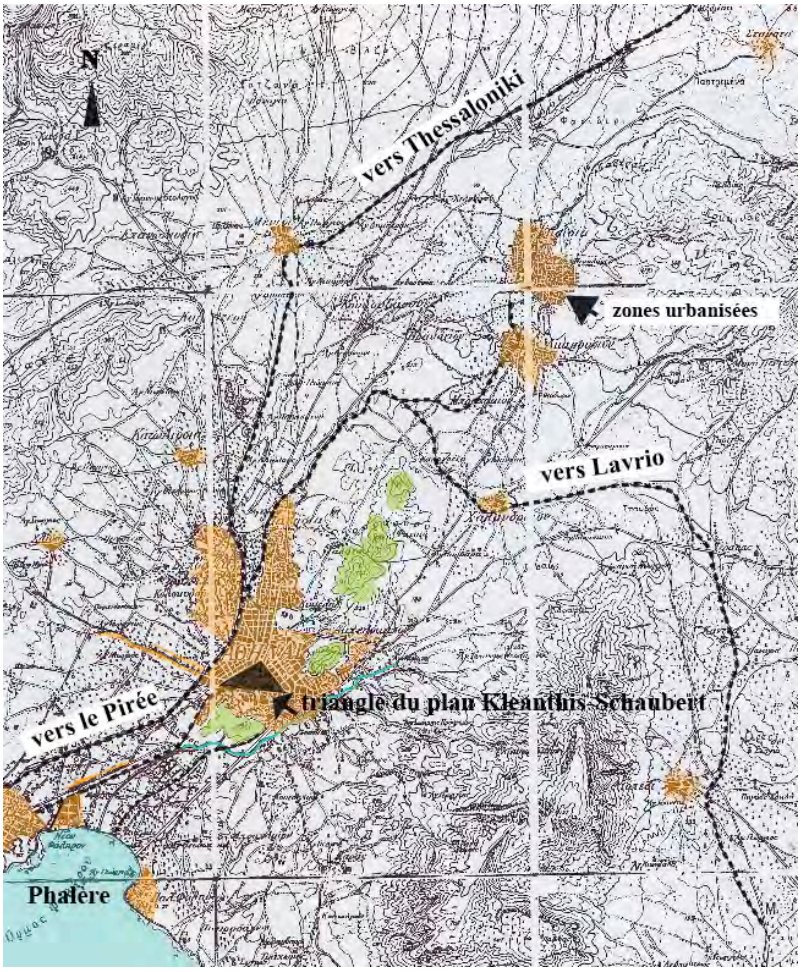
[1447] Cf. ΦΕΚ 20/1863. La convention finale est publiée dans le Φ.Ε.Κ 64/1-11-1867. En 1867, et suite à de nombreux échecs pour signer une convention, le projet est octroyé à Eduard Pickering, homme d'affaire anglais possédant des capitaux. Finalement, la réalisation des travaux se fait par l'entreprise des Chemins de fer Athènes-Pirée Σ.Α.Π. [*Sidirodromoi Athinas Pireos*] qui se charge du projet après avoir signé de nouveau une convention avec l'État

[1448] ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνων - Πειραιως – Περιχωρων, op.cit.*, et notamment p. 547

[1449] En réalite, il s'agit d'une distance de huit cents mètres en partant de la place *Monastiraki*

[1450] ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς – Περιχώρων, op.cit.*

[1451] ΜΕΛΑΜΠΙΑΝΑΚΗ, Ε., *Οι πλατείες της Αθήνας 1834-1945. Διαδικασία διαμόρφωσης, λειτουργία, πολεοδομική σημασία*, *op.cit.*, et notamment p. 124



Carte 14 : Carte du bassin d'Athènes avec les lignes des voies ferrées reliant le centre au port et aux bourgs du nord et de l'est. (Source : carte tirée de ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., *Αθήνα 1830-2000 : Εξέλιξη-Πολεοδομία-Μεταφορές,* Αθήνα Εκδόσεις : Συμμετρία, 2000 et rétouchée par l'auteur)

Les stations de train à *Monastiraki* et *Omonoia* émergeront rapidement en symboles de modernité[1452]. Les escaliers menant vers le souterrain, les enseignes et les ornements en fer, les caisses et les panneaux, tissent un décor fabuleux et deviennent la meilleure preuve d'un progrès technique qui se reflétera aussi dans de nombreuses cartes postales représentant les images des deux places. La facilitation des échanges commerciaux entre Athènes et Le Pirée ont pour résultat le développement du commerce autour de la place *Monastiraki* et l'animation des rues limitrophes (Image 11). Une pléthore de produits arrivant du port favorise la création d'un *giousouroum* (bazar où l'on peut trouver de tout) qui s'étendra, au cours des années suivantes, le long des ruelles entre *Agios Philippos* et la place *Avissinias* donnant à tout le quartier son caractère populaire[1453].

Outre la connexion du centre d'Athènes avec le littoral, la communication avec les bourgs du nord fut aussi un deuxième défi à affronter. La ligne qui réunira Athènes avec le nord du bassin et la côte littorale à l'est de la péninsule, doit sa création à un compromis fait entre l'État et la société privée exploitant les mines de Lavrio. En 1882, l'État octroie les droits d'exploitation de la communication ferrée à la Société des Chemins de fer d'Attiki (*Εταιρεία Σιδηροδρόμων Αττικής*)[1454]. La ligne relie le centre (au départ de place *Attiki*) avec les bourgs luxueux

[1452] ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ, « Οδηγός των Αθηνών », *op.cit.*
[1453] ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ, Δ.Β., *Εν Αθήναις, κάποτε... η πόλις και οι δρόμοι της διηγούνται την ιστορία τους*, *op.cit.*
[1454] En 1885, la ligne s'étend jusqu'à la ville de Lavrio et les Athéniens accueilleront chaleuresement le nouveau mode de déplacement. Pendant les fêtes et les jours fériés, nombreux sont ceux qui se rendent à la bourgade de Kifissia, riche en végétation et qui représente une des destinations préférées de vacances pendant le week-end

de vacance à *Kifissia*[1455]. Les Athéniens peuvent aller d'*Omonoia* à la place *Attiki* en omnibus, mais le trajet n'est guère court ni agréable[1456] . En 1889, le lieu de départ est transféré à la place *Attiki* sur la placette *Lavriou* à côté d'*Omonoia*, dont l'importance est significativement renforcée. Or, la qualité du service n'est pas satisfaisante, le train fait beaucoup de bruit et les Athéniens l'appelleront très vite *la bête*, qui deviendra, d'ailleurs, le déclencheur de l'urbanisation des faubourgs du nord[1457].

Carte 15 : Le réseau des différents modes de transports en commun tel qu'il se développe dans la ville en 1896 (Source : carte tirée de l'ouvrage ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων,* Αθήνα : Μίλητος, 2007 et retouchée par l'auteur)

[1455] La ligne passait par Maroussi. La réussite de la ligne les premières années fut remarquable. Le trajet durait une heure jusqu'à Kifissia. Cf. ΣΤΑΣΙΝΟΠΟΥΛΟΣ, Κ., *Η Αθήνα του περασμένου αιώνα (1830-1900),* Αθήνα : Ιδιωτική έκδοση, 1963 et notamment pp. 99-100

[1456] *Ibid.*

[1457] ΛΕΟΝΤΙΔΟΥ, Λ., *Οι πόλεις της σιωπής. Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά 1909-1940*, Αθήνα : ΕΤΒΑ, 1989 et notamment p. 136

Image 11 : La rue Athinas remplie de vie. Sa proximité des nouveaux pôles de transport inaugurés à Thisio, à Monastiraki et à la Gare du Péloponnèse, ainsi que le fait qu'elle est une des premières rues desservies par le tram, font qu'Athinas connaisse un grand essor et devienne une des rues les plus animées de la capitale (Source : carte postale retirée à l'Archive Littéraire et Historique Hellénique [E.Λ.Ι.Α.])

Une troisième centralité, scelle le processus de transformation du paysage des espaces publics dans la partie ouest de la ville. La création de la gare du Péloponnèse en 1882, et de la gare d'Athènes, Larissis, en 1894 à l'ouest d'*Omonoia*, entraîne le développement des quartiers *Metaxourgeio* et *Kerameikos*. La première assure la liaison de la capitale avec d'autres régions au sud-ouest du pays, le train – partant d'Athènes – dessert des villes en plein essor comme *Corinthe*, *Argos*, *Patras* et *Nafplio*[1458] ; le centre de ce système de transports se trouve à côté de la place *Omonoia*[1459]. Tous les voyageurs dès leur arrivée à la capitale ou avant leur départ pour d'autres villes se croisent sur la place circulaire et toute la zone qui l'entoure et les rues à proximité des stations de transport offrent ainsi un caractère populaire et une ambiance mixte et animée jusqu'à très tard le soir. Les flux piétonniers et l'hébergement à bon marché entre la gare du Péloponnèse et *Omonoia* créent rapidement une nouvelle centralité qui s'étendra tout le long de l'axe *Pireos* pour arriver au port du Pirée[1460]. Des logements d'ouvriers, des hôtels et des tavernes bon marché, fleurissent au cours des années suivantes dans toute la partie nord-ouest de la ville.

En 1880, la compagnie anglaise Σ.Α.Π [*Σιδηρόδρομοι Αθήνας Πειραιά*] exploitant la liaison ferrée entre Athènes et Le Pirée achète à l'État des terres dans la zone littorale du Phalère dans l'objectif de créer une station balnéaire de luxe. L'investissement dans un tel projet présuppose la connexion efficace avec le centre via une ligne de transports en commun. La compagnie anglaise propose la ramification de la ligne principale du chemin de fer, dans sa partie sud, et son extension à la côte littorale du Phalère. Ainsi, ce dernier devient rapidement un lieu de vacances hebdomadaires pour les Athéniens et profite en 1883 de sa propre connexion au centre via une ligne de

[1458] ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΑΚΗΣ, Λ., *Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910). Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις*, Αθήνα : Μορφωτικό Ιδρυμα Εθνικής Τραπέζης, 1982
[1459] Au croisement des rues Omonoia et Athinas se trouve aussi la station des bus qui partent chaque soir vers les villes au nord de la Grèce. Cf. ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Αι Αθήναι. Από τον 19ο εις τον 20ο αιώνα*, *op.cit.*, et notamment p. 241
[1460] ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., *Αθήνα 1830-2000. Εξέλιξη-πολεοδομία-μεταφορές, op.cit.*, et notamment p. 66

tram[1461]. La ligne, dont le départ se situe devant la Trilogie dans la rue *Panepistimiou*, traverse la place *Syntagma* et, via la rue *Philellinon*, longe l'avenue *Syggrou* jusqu'à la côte littorale.

Parallèlement au progrès effectué par rapport aux liaisons de la ville avec ses bourgs, une autre question surgit : celle des déplacements au sein même de la ville. Jusqu'en 1860, la création d'un réseau de transports en commun dans le centre n'était pas encore nécessaire puisque la plupart des mouvements quotidiens s'effectuaient encore à pied. Toutefois, le développement de nouveaux quartiers le long des voies urbaines allonge les limites de la ville et la communication quotidienne et rapide entre les lieux de travail et d'habitation n'est plus assurée. En 1880, l'État signe une convention avec l'entreprise belge, Demerbe & Cie., pour la création d'une *Société Anonyme de tram à cheval d'Athènes et des bourgs*[1462] qui s'occupera également de son maintien, de la gestion des lignes et de la création d'une nouvelle ligne reliant le centre à la côte du Phalère ; les premiers rails uniront la place *Syntagma* à la rue *Patission* le 23 avril 1882. Entre 1880 et 1886, le tram a desservi les quartiers les plus peuplés de la ville : *Zappeio*, *Patisia*, *Ampelokoipoi*, *Monasitraki*. Les places *Omonoia* et *Syntagma* deviennent des pôles principaux d'interconnexions. En 1895, le départ du train reliant Athènes au Pirée, est transféré sur la place *Omonoia*. Les Athéniens passent ainsi, impérativement, une partie de leur temps en attendant sur les deux places et profitent de leur temps d'attente pour prendre un rafraîchissement aux cafés autour pendant les mois estivaux. En 1908, le tram reliant la place *Omonoia* à la gare *Larissis* devient la première ligne électrique de la capitale. Entre 1908 et 1910 le réseau du tram athénien comptera quinze lignes dont une grande majorité sera électrique (Carte 16).

Carte 16 : Le réseau du tramway et les dates de l'inauguration des stations desservant le réseau du train (Source : ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων,* Αθήνα : Μίλητος, 2007)

[1461] ΣΚΛΑΒΟΥΝΟΣ, Γ., « Συγκοινωνίες και κοινωνική διαίρεση του χώρου », *op.cit.* En 1887 est inauguré le tram à vapeur reliant le centre de la ville à la côte littorale du Phalère. La société belge Demerbes est responsable de la construction de la ligne du tram

[1462] ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων*, *op.cit.*

En très peu de temps, les places *Omonoia*, *Syntagma* et *Monastiraki* ont une connexion facile avec les quartiers d'habitat à *Patisia*, *Kolokynthou*, *Pahgrati*, *Lenorman*, *Zappeio*, *Ampelokoipoi*. L'extension du réseau transforme le caractère des lieux publics, les places *Omonoia* et *Syntagma* ne sont plus les seuls espaces assurant la correspondance entre les différents moyens de transport. Toute la zone du triangle se transforme en un lieu bruyant de déplacements et de rencontres quotidiens[1463] (Image 12) car l'électrification du réseau au début du XX^{e} siècle[1464] fait en sorte que les trajets sont chaque plus confortables et à des prix très accessibles. La ségrégation sociale est toutefois apparente vu l'existence des wagons de première et de deuxième classes, mais aussi du fait que beaucoup de quartiers ouvriers – à l'ouest du centre – ne sont pas suffisamment desservis[1465]. La société locale essaye de se familiariser avec le mouvement mécanique tout en gardant un certain scepticisme. En 1904, un chroniqueur athénien enregistre un dialogue sur les quais :

> *—un billet pour Phalère première classe s'il vous plaît*
> *—aller-retour ?*
> *—aller simple s'il vous plaît, je ne suis pas sûr que d'arriver vivant !*[1466]

Parallèlement à l'extension des rails, les déplacements sont aussi assurés par de nombreux omnibus privés[1467] et par des vis-à-vis qui continuent à se multiplier. D'autres modes de transport remplissent les lacunes du réseau sur place et facilitent les déplacements plus courts surtout entre les places centrales. La demande s'accroît et devenir propriétaire d'un bus assurant les transports urbains sera vite considéré très rentable. Des petites sociétés d'omnibus surgissent l'une après l'autre et la concurrence entre les deux modes de transport ne retardera pas à apparaître. Chaque entrepreneur ou habitant ayant un petit capital pour acheter un véhicule se lance dans ce nouveau marché en assurant la connexion des lieux *négligés* par le réseau du tram[1468]. Or, les bus ne suivent ni des trajets ni des horaires fixes, leur avantage porte sur le fait qu'ils offrent un service *à la carte* qui répond parfaitement aux demandes flexibles des petits itinéraires des Athéniens au centre de la ville.

[1463] SKLAVOUNOS, G., *Transports et division social de l'espace urbain. Le cas athénien 1834-1974*, *op.cit.*, et notamment p. 46
[1464] En 1908, les réseaux des voies ferrées deviennent électriques
[1465] FOUGERES, G., *Athènes et ses environs*, Paris : Hachette, 1906
[1466] ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς – Περιχώρων, op.cit.*
[1467] Ils offrent entre douze et quinze places pour les passagers
[1468] Des investisseurs privés cherchent à desservir les quartiers d'habitat à Chalavdri, à Voula et à Mesogeia. Cf. ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων, op.cit.*, et notamment p. 173 et p.185

Image 12 : La rue Athinas et la foule de passagers attendant sur la chaussée pour monter dans le tram numéro 7 reliant le centre de la ville aux quartiers d'habitat dans le nord-est (Source : ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων,* Αθήνα : Μίλητος, 2007)

Vers 1910, les rues de la capitale sont envahies par des tramways, des trams à vapeur, des omnibus et des vis-à-vis[1469]. Les premiers signes d'un voisinage difficile entre les véhicules et les piétons apparaissent. En 1898, la voiture particulière est encore un luxe réservé à une petite minorité de la population[1470] et les autorités sont préoccupées par l'amélioration et l'étalement des transports en commun. Au début du siècle, la participation de la Grèce à un colloque organisé à Paris – au sujet de l'automobilisme – sera le précurseur du virage fait en matière de politique de transports. En 1914, 266 voitures circulent dans les rues d'Athènes[1471] et les travaux d'asphaltage réalisés entre 1917 et 1919 préparent le terrain pour l'essor de l'automobile. L'expansion de la voirie suivant une forme radiale, s'accouplera parfaitement à l'inauguration des nouvelles lignes de transports qui suivent à leur tour le même principe : tout passe par le centre et tout amène au centre[1472]. Les bourgs, autrefois éloignés, du Phalère dans le sud et de *Patissia* dans le nord, s'intègrent progressivement dans le cercle urbain. Si l'habitat est peu ou prou dispersé dans le bassin, les activités économiques se concentrent toutes dans le centre, ce qui provoquera l'explosion des déplacements en direction ou en provenance de ce dernier[1473]. La foule de piétons visitant quotidiennement les commerces et travaillant dans le centre s'entasse dans les stations centrales avant de se disperser le soir, pour se diriger vers les centralités résidentielles. La hiérarchisation des espaces publics dépendra ainsi de la hiérarchisation des pôles du réseau des transports. Les lignes du tram donneront de la vie à de nombreuses rues en les transformant en centralités commerciales linéaires. Entre 1920 et 1922, divers articles publiés dans la revue technique *Archimidis* (Archimède) évoquent la question *de l'efficacité de la circulation*[1474]. Les démarches du ministère des Travaux publics placent peu à peu le sujet de la circulation viaire au somment

[1469] ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, Φ., ΤΣΙΡΓΙΑΛΟΥ, Α., (eds.), *Αθήνα 1839-1900. Φωτογραφικές μαρτυρίες*, *op.cit.*
[1470] À cette date-là, seulement deux voitures circulent dans les rues athéniennes
[1471] ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων, op.cit.*
[1472] ΣΚΛΑΒΟΥΝΟΣ, Γ., « Συγκοινωνίες και κοινωνική διαίρεση του χώρου », *op.cit.*, et notamment p. 43
[1473] *Ibid.*
[1474] ΚΑΛΛΙΑΣ, Δ., ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ, « Η ασφαλτόστρωσις των οδών », *Αρχιμήδης*, 1920, pp. 7-8 et Cf. aussi ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ, « Το πρόβλημα των οδών εν σχέσει προς τας νέας ανάγκας της κυκλοφορίας », *Αρχιμήδης*, 1921, pp. 67-73

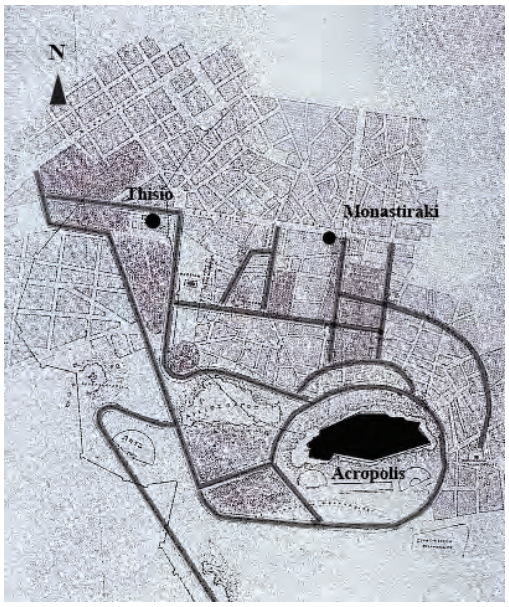
des priorités de l'État. Les Athéniens, adeptes fidèles de la marche pendant tout le XIX^{e} siècle, se trouveront ainsi confrontés à un faux dilemme : voir leur espace vital, en tant que marcheurs, diminuer, ou s'offrir le luxe du déplacement individuel ? Robert Walser écrira : *je jette un regard sombre sur les roues, sur l'ensemble mais jamais sur les occupants pour lesquels je n'ai que le plus grand mépris car je ne saurais concevoir que l'on considère comme un plaisir de passer ainsi devant toutes les formes et tous les objets que notre belle terre présente en filant comme des fous...*[1475].

5.4 La capitale imaginée : changement d'échelle pour le piéton

Toute la période après 1910, sera particulièrement riche en études sur la planification de la capitale. Les propositions, dans leur majorité, se fondent sur la conviction que l'extension du réseau viaire est indispensable pour l'embellissement et la modernisation de la ville. Parallèlement aux efforts fastidieux de la Ville pour assurer l'hygiène dans les rues, les scientifiques et quelques personnages célèbres de l'époque publient leurs idées ambitieuses sur le *sauvetage* esthétique du centre. La création de vues dégagées et le percement de nouveaux axes est le fil conducteur de tous les desseins exprimant la volonté des capitaux privés d'investir dans les infrastructures urbaines et périurbaines. L'architecte *Pavlos Vakas*, dans son étude publiée en 1898[1476], observe que les axes *Panepistimiou*, *Amalias*, *Dionisiou Areopagitou*, et *Apostolou Pavlou* forment un octogone dont le centre se trouve sur la place *Monastiraki*, et que les deux axes *Ermou* et *Athinas* traversent idéalement cette *forme géométrique*. Vakas propose ainsi la création de deux nouveaux boulevards commençant par la place *Monastiraki*. Le premier constituera une extension de la rue *Korai* dans le but d'unir la Trilogie dans la rue *Panepistimiou* à l'Acropole. Le deuxième perce le quartier historique de Plaka afin de relier *Monastiraki* à *Zappeio*. Vakas propose l'aménagement de la place *Monastiraki* en une place circulaire qui, comme une nouvelle place de l'Opéra, concentrera les mouvements des huit boulevards qui y aboutissent. La proposition de Vakas est fortement influencée par l'objectif – dont on a à peine parlé à l'époque – de fluidité de mouvements et il souhaiterait octroyer un rôle symbolique au cœur ancien de la ville en le transformant en un *forum* moderne de flux[1477]. Son discours en est la preuve : *À Athènes, il n'y a pas un manque de places, mais de rues*[1478]. La proposition de Vakas ne sera jamais réalisée car elle ne réussit pas à être suffisamment pragmatique en termes juridiques ou économiques. Cependant, elle a contribué à réorienter les esprits au sein de nombreux cercles de professionnels. En 1906, un groupe de travail formé au sein de la municipalité d'Athènes et présidé par Konstantinos I (roi entre 1913-1917 et 1920-1922), proposera la construction d'une voie périphérique autour de la colline de l'Acropole (Carte 17). En 1908, Athanasios Georgiadis soutient que *la voiture, ce nouveau mode de transport exige de l'espace, un espace que la ville d'Athènes ne possède pas assez*[1479]. Georgiadis, qui admire les travaux haussmanniens, est convaincu que la montée de la criminalité est liée aux formes tordues du tissu. Selon lui, Athènes manque d'une *large avenue plantée* qui assurerait un environnement sain et il propose des tracements audacieux dans l'objectif de *faire des gestes chirurgicaux dans la ville, là où la putréfaction s'installe*[1480]. Dans la lignée des propositions

[1475] WALSER, R., *La promenade*, (trad.) B. Lortholary, Paris : Gallimard, 1987
[1476] ΒΑΚΑΣ, Π., *Μελέται και σχέδια δια την συγκοινωνία, τον εξωραισμό, την εξυγίανση των Αθηνών*, Εν Αθήναις : Εστία, 1898
[1477] ΠΟΛΥΖΟΣ, Γ., « Μεταρρυθμιστικά όνειρα και πολεοδομικές ρυθμίσεις », In *Η Αθήνα τον 20όν αιώνα. 1900-1940 Αθήνα ελληνική πρωτεύουσα*, Αθήνα : Υπουργείο Πολιτισμού, Σύλλογος Αρχιτεκτόνων, 1986, pp. 36-46
[1478] ΒΑΚΑΣ, Π., *Μελέται και σχέδια δια την συγκοινωνία, τον εξωραισμό, την εξυγίανση των Αθηνών*, *op.cit.*
[1479] ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Αι Αθήναι. Από τον 19ο εις τον 20ο αιώνα*, *op.cit.,* et notamment p. 275
[1480] ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ, Σ.Α., *Μελέτη νέας λεωφόρου εν τη πόλει (Περικλέους και Ασπασίας) : ήτοι επέκτασις της οδού Κοραή μέχρι του σιδηροδρ. σταθμού Μοναστηρίου (Αγοράς) και εκείθεν μέχρι του Αρείου Πάγου,* Εν Αθήναις : Ν. Ταρουσόπουλος, 1908

faites par ses collègues, Georgiadis propose aussi la création d'une avenue en tant qu'extension de la rue *Korai* qui offrira une vue dégagée sur la rocher de l'Acropole[1481]. Toutes les propositions reçoivent le soutien des archéologues de l'époque : *Les avenues n'offrent pas seulement un bonheur corporel mais aussi mental. Comme l'espace serré favorise l'esprit faible, de la même manière, l'espace aéré favorise les horizons élargis de l'esprit. Les petites ruelles et les impasses cultivent la criminalité tandis que dans de grandes avenues prédominent les véhicules électriques et la civilisation*[1482].

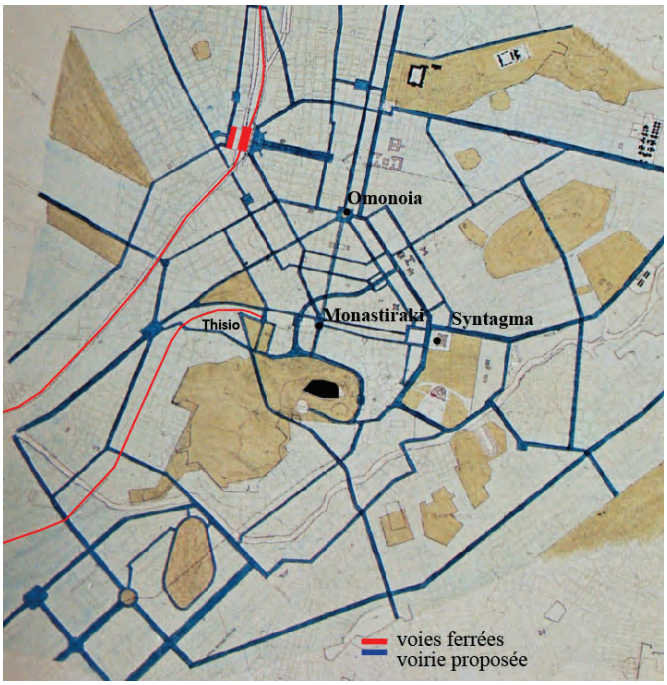


Carte 17 : Schéma pour le tracement des nouveaux axes dans la capitale proposé par la Ville d'Athènes (Source : carte tirée de l'ouvrage *H Αθήνα τον 20όν αιώνα, 1900-1940. Αθήνα ελληνική πρωτεύουσα*, Αθήνα : Υπουργείο Πολιτισμού, Σύλλογος Αρχιτεκτόνων, 1986 et retouché par l'auteur)

La même année, le Maire Spyros Mercouris souligne que l'embellissement d'Athènes n'est pas une question financière mais plutôt une question d'esprit visionnaire dans les choix politiques. Mercouris est un fervent adepte de l'idée de l'étalement urbain et de la création de larges espaces publics[1483]. À cet effet, en 1908, il désigne l'architecte allemand Ludwig Hoffman pour présenter ses propositions pour l'amélioration générale du paysage urbain. Hoffman, qui n'a pas les compétences d'un urbaniste, accepte l'invitation de Mercouris comme une chance majeure lui permettant de devenir synonyme de la renaissance de la ville classique[1484]. Hofmann envoie en 1910 une proposition de quarante-quatre cartes où il propose la création des axes périphériques qui remédieront à *l'inefficacité du système radial actuel*[1485] (Carte 18). Il s'exprime avec des gestes très radicaux sur le papier et propose la création d'une avenue de cinquante-cinq mètres de largeur entre la gare du Péloponnèse et la rue *Patission* ; la destruction complète de la vieille ville est nécessaire pour l'assainissement d'Athènes. Quant à la place *Omonoia*, l'architecte propose de la transformer en une place symbolique dont le centre, muni d'un obélisque géant, peut canaliser les flux urbains. Curieusement, Hoffmann manifeste une certaine sensibilité pour les piétons et il prévoit des passages couverts pour la protection de ceux qui attendent le tram sur le périmètre de

[1481] *Ibid.*
[1482] ΠΟΛΥΖΟΣ, Γ., « Μεταρρυθμιστικά όνειρα και πολεοδομικές ρυθμίσεις », *op.cit.*, et notamment p. 36 et p. 37
[1483] ΜΑΝΟΥΔΗ, Μ., « Οι προτάσεις Hoffmann και Mawson και ο αθηναϊκός τύπος », In *Η Αθήνα τον 20όν αιώνα. 1900-1940 Αθήνα ελληνική πρωτεύουσα*, Αθήνα : Υπουργείο Πολιτισμού, Σύλλογος Αρχιτεκτόνων, 1986, pp. 47-57
[1484] HARTWIG, S., « Η Βιλελμίνεια Αθήνα. Το πολεοδομικό σχέδιο του Ludwig Hoffmann για την Αθήνα », *Θέματα Χώρου και Τεχνών*, τευχ. 11, 1980, pp. 50-56
[1485] ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Αι Αθήναι. Από τον 19ο εις τον 20ο αιώνα*, *op.cit.*

la place. Les grandes ambitions de l'étude d'Hofmann et sa rigidité géométrique[1486], détachée des problèmes réels de la ville, l'ont qualifiée d'irréalisable.



Carte 18 : Plan de planification d'Athènes proposé par Ludwig Hoffmann en 1916. En bleu nous indiquons les axes proposés et en rouge les deux lignes principales des voies ferrées (Source : carte retirée aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes et retouchée par l'auteur)

Quelques années plus tard, Spyros Mercouris demande cette fois-ci à Thomas Mawson[1487] la rédaction d'une nouvelle étude. Mawson présente ses propositions en 1918 à huis clos[1488] et il suggère la création de larges avenues pour relier la place *Klafthmonos* aux places *Mitropoleos* et *Eleftherias* et, quelques années plus tard, en 1917, Aristidis Mpalanos propose la conservation totale du noyau ancien et la création de trois nouveaux pôles d'habitat sous le modèle des cités-jardins et reliés entre eux par des avenues monumentales[1489]. Mpalanos portera cependant une attention particulière au paysage de celles-ci: *Soixante-dix mètres de largeur avec quatre voies pour les piétons, six alignements d'arbres et une zone verte au milieu du boulevard ainsi que devant chaque immeuble*[1490]. L'engouement pour l'étalement urbain est plus que prononcé, toutes les propositions convergent vers la nécessité de décloisonner les zones *pourries* et *infâmes* de l'ouest. La purification de la capitale avait déjà débuté par l'Acropole où toutes les structures postclassiques ont été retirées dès les premières années de la libération de la capitale[1491]. Quelques années plus tard, contrairement à la majorité des propositions qui se limitent au cœur de la ville, Stylianos Leloudas présente la question à l'échelle du bassin en proposant l'unification – sur un seul plan urbain – d'Athènes avec le port du Pirée. La nouveauté de Leloudas réside dans le fait qu'il intro-

[1486] HARTWIG, S., « Η Βιλελμίνεια Αθήνα. Το πολεοδομικό σχέδιο του Ludwig Hoffmann για την Αθήνα », *op.cit.*
[1487] Thomas Mawson, dont l'invitation fut chaleureusement soutenue par la reine Sofia, fut un urbaniste anglais connu à Londres, New York et Vancouver
[1488] Son idée se base sur une organisation de la ville en trois centres distincts : gouvernemental, politique et universitaire. Son étude diffère des autres dans le sens où elle propose le rassemblement de toutes les fonctions d'artisanat le long des axes ferroviaires dans la partie ouest de la ville
[1489] Les rues *Iera Odos*, *Kolokynthou*, *Sepolion* sont elargies de dix-neuf mètres permettant ainsi une liaison directe entre centre-ville et les quartiers de l'ouest
[1490] ΜΠΑΛΑΝΟΣ, Α., *Μελέτη σχεδίου πόλεως Αθηνών. Τμήμα συνοικιών Κολωνού, Σεπολίων, Κολοκυνθούς, Ιεράς Οδού*, Εν Αθήναις : Εστία, 1917
[1491] DYSON, S.L., *The last amateur. The life of William J. Stillman*, Albany, N.Y. : State University of New York Press, 2014 et notamment p. 151

duit pour la première fois l'idée d'un zonage clair en divisant le bassin en six zones-régions avec des fonctions différentes[1492]. Il propose de réaliser dans l'ancienne ville un maillage tout neuf et de faire de la gare du Péloponnèse le nouveau centre de la capitale. Tous les schémas proposés entre 1910 et 1918 révèlent la conviction du monde technique que l'amélioration de la ville ne pourrait s'effectuer qu'en détruisant celle du passé. La *manie* pour la création de nouveaux axes et la vision romantique pour les avenues de promenade, ne s'accommodent à la réalité athénienne, ce qui soulèvera des réactions au sein d'une partie de la société :

> *Qui et pourquoi a invité Monsieur Mawson nous ne le savons pas ! Les chuchotements autour de ses dessins fastueux et de ses grands mots choquent tous ceux qui peuvent voir le visage actuel du pays. Ce pays est une femme de la rue sans défense face à la famine, le ravage et la spéculation. C'est à elle que vous adressez donc vos temples, vos parlements et vos boulevards prestigieux ?*[1493]

En 1919, le ministre des Déplacements, Alexandros Papanastasiou, met en place un Conseil technique suprême (*Ανώτατο Τεχνικό Συμβούλιο*), présidé par Ernest Hebrard et Petros Kalligas, avec pour mission de rassembler toutes les propositions déjà faites et de proposer un Plan global définitif pour la ville[1494]. Hebrard reste très critique face à l'enthousiasme exprimé sur l'embellissement du centre-ville en soulignant que les véritables problèmes se trouvent aux alentours de la ville, menacés par une urbanisation incontrôlée[1495]. Cependant, Kalligas – qui fait partie du même comité – propose le décongestionnement de la place *Omonoia* par la création de larges voies tangentes à la place. Il faudra finalement attendre 1922[1496] pour qu'une nouvelle étude trace les lignes pour l'adoption du premier plan officiel de la Ville qui s'effectue finalement en 1925.

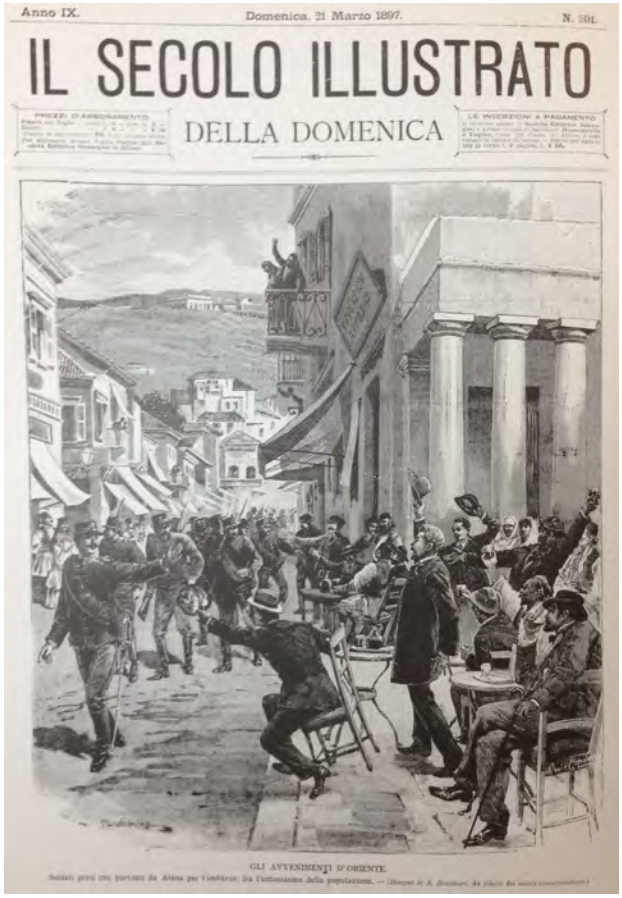
L'importance des études présentées pendant cette période réside dans le fait qu'elles introduisent au sein du débat public des questions importantes en matière de circulation, de désencombrement et de mise en valeur de la beauté antique, considérées comme étant primordiales pour l'avenir de la ville. Même si toutes les esquisses sont trop ambitieuses pour être réalisables, elles familiarisent le public athénien et une grande partie des professionnels avec l'aménagement visionnaire à une époque où la majorité de la société voit les interventions dans l'espace public comme une nécessité et non comme un acte de créativité.

5.5 L'ordinaire de la marche : les pratiques quotidiennes des athéniens au tournant du siècle

Déjà depuis 1880 et dans un contexte de propagation des nouveaux modes de transport, le paysage des rues centrales change radicalement. En 1890, un guide touristique d'Hachette avertit : *Les descriptions si piquantes et si pittoresques qu'on faisait sur la ville, il y a trente ans, ne lui conviennent plus dans aucun cas ; tellement le progrès a été rapide*[1497]. La même année, le chroniquer Grigorios Xenopoulos publie son roman *Nicolas Sigialos*[1498] et exalte la vie animée des avenues athéniennes : *La multiplication des cafés, les trottoirs fréquentés*

[1492] ΛΕΛΟΥΔΑΣ, Σ., *Αθήναι Πειραιεύς. Μελέτη νέου σχεδίου δια την πόλιν των Αθηνών το επίνειον και τα άλλα εξαρτήματα αυτής*, Εν Αθήναις : Τύποις Π.Δ. Σακελλαρίου, 1918
[1493] ΜΑΝΟΥΔΗ, Μ., « Οι προτάσεις Hoffmann και Mawson και ο αθηναϊκός τύπος », *op.cit.*, et notamment p.52
[1494] Les travaux commencent en 1920 et le rapport final est présenté en 1925. Le plan Kalligás est le premier Plan de la Ville appouvé après celui de 1834. Le plan cadastral comporte 79 parties et 502 annexes avec des modifications locales du cadastre. Cf. ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Αι Αθήναι. Από τον 19ο εις τον 20ο αιώνα*, *op.cit.*, et notamment pp. 297 et 298
[1495] ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Αι Αθήναι. Από τον 19ο εις τον 20ο αιώνα*, *op.cit.*, et notamment p. 283
[1496] ΚΑΛΛΙΓΑΣ, Π., *Σχέδιον των Αθηνών*, Εν Αθήναις : Ταρουσόπουλος, 1919
[1497] HAUSSOULLIER, B., *Grèce 1. Athènes et ses environs*, Paris : Hachette, 1896
[1498] Un nom appartenant à un homme, habitant de la ville venant de la classe populaire, selon l'histoire présentée dans le roman de l'écrivain. Cf. ΞΕΝΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., *Νικόλαος Σιγιαλός. Αθηναϊκή μυθυστορία,* Εν Αθήναις : Κορίννης, 1890

quotidiennement, les balcons remplis de dames et de messieurs qui boivent indolemment leur café, lisent leur journal et profitent du spectacle urbain en regardant la rue[1499] (Image 13). Le mouvement des piétons traversant la grande place *ressemblant à des fourmis*[1500], s'impose progressivement dans le paysage des espaces publics. Toutefois, cette effervescence apparente pendant la journée, se ternit quand le soir arrive : *mais les passants étaient rares […] de loin, quelqu'un chantait en plein air*[1501]. Le nouveau visage d'Athènes ne tardera pas à fasciner les Européens ; Alessandro Lalia-Paternostro décrit dans son roman *Nel Sogno* : *Athènes donne, dès le premier regard, l'impression d'une ville contemporaine et élégante. Quand vous traversez ses rues et ses grandes places vous voyez des villas, des hôtels de luxe, des magasins aux vitrines éblouissantes*[1502].


Anno IX. Domenica, 21 Marzo 1897. N. 101.

IL SECOLO ILLUSTRATO

DELLA DOMENICA

GLI AVVENIMENTI D'ORIENTE.

Image 13 : Extrait du journal de 1897 montrant la vie dans les rues d'Athènes (Source : image tirée de l'ouvrage ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ, *Η Αθήνα στο γύρισμα του αιώνα*, Αθήνα : ΥΠ.ΠΟ, 1985)

La veille des Jeux Olympiques, la splendeur qui s'affiche partout dans la capitale ne reflète pas la réalité des caisses publiques[1503]. Le regard de certains romanciers athéniens de la fin du XIX^{e} siècle est contradictoire : il y a ceux qui se focalisent sur le visage flamboyant de la ville et ceux qui se centrent sur la vie quotidienne des classes pauvres et sur le paysage délaissé des espaces publics. À côté de la balade et du lèche-vitrine, la marche reste pour beaucoup une pratique qui leur permet de trouver du travail et de survivre. L'embourgeoisement de l'espace public ira de pair avec *l'européanisation* de la marche en tant que pratique symbolique dépassant son

[1499] *Ibid.*, p. 191
[1500] *Ibid.*, p. 352
[1501] *Ibid.*
[1502] ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ, Θ., *Τα παιδικά μας χρόνια στην Πλάκα. Ένας περίπατος στην Πλάκα της δεκαετίας του 50*, Αθήνα : Γράμματα, 1998, et notamment p. 17
[1503] ΣΚΟΥΖΕΣ, Δ., *Η Αθήνα που έφυγε. Ομορφιές που χάθηκαν*, τ. 3, Αθήνα : Ιδιωτική έκδοση, 1968 et notamment p. 102

rôle purement utilitaire[1504]. Elle est, pour les classes supérieures, une attitude de prestige, une habitude familiale tandis que pour les couches populaires la marche est une affaire collective, une occasion de rassemblement et de joie loin des tracas de la vie quotidienne.

Or, vers la fin du XIX^{e} siècle, la rue athénienne reste un lieu d'osmose présentant un mélange relatif d'usages parmi toutes les couches sociales (Image 14). Sur les trottoirs de la luxueuse rue *Panepistimiou*, les députés et l'aristocratie se croisent avec les colporteurs, *dans la rue Stadiou l'on peut rencontrer quiconque l'on désire*[1505]. Le comte Charles De Moüy notait en parlant de *Stadiou* : *Elle est la plus belle rue de la ville […] de trois à cinq heures en hiver et de cinq à huit heures le soir en été*, *tous les habitants flânent en longeant cette rue vers le haut et vers le bas*[1506]. Cette rue est néanmoins considérée comme une promenade de campagne entourée par des villas aux jardins fleuris : *Ils n'avaient pas tort les Athéniens de préférer se promener dans cette rue avec des arbres soigneusement élagués de sorte que leur feuillage formait une espèce de parasol pour les passants, elle fut la fierté de tous les anciens habitants*[1507]. Les endroits attirant la promenade changeront vers la fin du XIX^{e} siècle. Jusqu'en 1880, chaque jeudi et dimanche la rue *Patission* attire l'aristocratie qui se promène sur le trottoir de droite, alors que les classes populaires empruntent celui de gauche ; c'était le lieu où chaque homme qui se respecte devait aller pour y trouver sa future mariée. Chaque dimanche, les promeneurs arrivaient jusqu'au parc *Pedio Areos* accompagnant le couple royal qui arrivait à cheval pour écouter de la musique classique dans des kiosques spécialement aménagés pour cette raison. Après 1880, la notoriété de la rue *Patission* commence à se ternir, les seuls habitants solitaires qui continuent à y marcher, attirent les grandes railleries des Athéniens qui les appellent des *philosophes péripatétiques*[1508]. *Patission* cède sa place – en tant que destination dominicale – aux avenues autour de la place *Syntagma*. En 1910, le guide Karl Baedecker propose les meilleurs quatre itinéraires de promenade dans la ville[1509]. La première est celle qui commence au palais pour aboutir à la partie sud de l'Acropole. La deuxième est consacrée au tour de l'Acropole et à la montée sur la colline. La troisième commence au palais et arrive à *Thisio*, et enfin, la quatrième traverse *les nouveaux quartiers* passant par la place *Syntagma*, le Jardin royal et l'avenue Amalias. Il est clair que la mise en valeur du profil touristique de la ville commence à se fonder non seulement sur des éléments *évidents*, tels que les monuments, mais aussi sur des attractions toutes neuves comme les itinéraires pédestres traversant la ville.

[1504] ΜΑΡΚΑΤΟΥ, Δ., « Απόψεις της πόλης προς τα τέλη του 19ου αιώνα », *Καθημερινή*, 6 Ιουνίου 2004
[1505] ΣΑΡΔΕΛΗΣ, Κ., « Οι εντυπώσεις ενός ξένου για την παλιά Αθήνα », In Κ. Καιροφύλλας and Σ.Γ. Φιλιππότης (eds.), *Αθηναϊκό ημερολόγιο*, Αθήνα : Φιλιπότης, 2000 et notamment p. 122
[1506] *Ibid.*
[1507] ΣΚΟΥΖΕΣ, Δ.Γ., « Η λεωφόρος με τις ακακίες », *op.cit.*
[1508] ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ, Κ.Ι., « Τότε στην οδό Πατησίων », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Οδός Πατησίων*, 28 Μαρτίου 1999, et notamment p. 28
[1509] BAEDECKER, K., *Greece. A handbook for travellers*, Leipzig : Karl Baedeker, 1909

Image 14 : Le cartooniste grec de la première moitié du XX^{e} siècle, Ilias Koumetakis, a enregistré sous sa plume plusieurs scènes de la vie quotidienne dans les rues d'Athènes (Source : ΠΟΡΤΟΛΟΣ Δ., ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Ο., ΔΑΣΚΑΛΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., (eds.), Ο σκιτσογράφος Ηλίας Κουμετάκης, Αθήνα : ΑΓΡΑ, Ε.Λ.Ι.Α, 1998)

Le centre d'intérêt de la ville, d'après les guides français, se trouve autour du pôle du *pouvoir* et du *paysage antique*[1510]. Ces mêmes lieux inspireront la majorité des artistes de l'époque qui, en suivant les pas des impressionnistes européens, présenteront une image presque magique des nouveaux boulevards[1511]. Les calèches, les demoiselles avec des robes magnifiques, les arbres fignolés et les becs à gaz, tisseront un paysage fabuleux d'espaces publics dignes d'une capitale européanisée. Au fur et à mesure, la centralité de la Trilogie liera son nom à l'éducation et aux activités culturelles. L'avenue *Panepistimiou*, connue aussi comme l'*avenue aux acacias*[1512], fut une des rares rues cosmopolites privilégiant de larges trottoirs et une ambiance encore paisible. Les institutions relatives à l'éducation *Arsakeio* et *Panepistimio* (Université) attireront de jeunes athéniens et athéniennes qui fréquentent chaque matin et midi les alentours des rues *Stadiou* et *Akadimias* : *Dans cette vitrine de la ville, pleine de vie, chaque habitant pouvait rencontrer pendant ces années tout type d'Athénien, se côtoyer, être informé sur les nouvelles de la journée*[1513]. La promenade, un loisir réservé à la classe bourgeoise disposant de temps libre, fleurit sur ces axes et devient synonyme d'un paysage d'abondance et de rencontres sociales sophistiquées[1514].

[1510] ΚΑΡΔΑΜΙΤΣΗ-ΑΔΑΜΗ, Μ., *Αθήνα τότε και τώρα*, Αθήνα : Ολκός, 2003
[1511] ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ, Ε., Η ανακάλυψη της πόλης, *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Η Αθήνα των ζωγράφων*, 6 Ιουνίου 2004, pp. 8-11
[1512] ΒΕΡΒΕΝΙΩΤΗΣ, Α.Σ., *Η Αθήνα του 1900*, Αθήνα : Βερβενιώτου Σχολής, 1963
[1513] *Ibid.*
[1514] ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΥ, Ε.Β., *Αθηναϊκοί περίπατοι στα τέλη του 19ου αιώνα*, επί διπλώματι εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων, 2009

Les places publiques se métamorphosent en pôles de rassemblement au cours de chaque événement social et elles sont d'ailleurs le reflet du progrès effectué dans la ville[1515]. *Syntagma* et *Omonoia*, accablées par des cafés, des chariots, des bancs, des voix et des familles prenant un chocolat aux terrasses, offriront à chaque piéton un spectacle sonore et visuel inattendu (Image 15). Charles Tackerman, note en 1872 :

> *The King's Palace is separated by a small enclosure of orange trees from the " Square of the Constitution," where the principal hotels are situated. This, and the " Place de la Concorde," in another quarter of the city, are daily thronged with afternoon promenaders, where, also, the military bands perform twice a week. From this Square extends the " Street of Hermes," more than a mile in length, lined with shops of every description, and leading out into the Piraeus road […] The four right angles formed from this centre extend over a net-work of narrow and tortuous streets, between buildings possessing little claim to architectural beauty, and filled with a dense population. The shop windows betray the meretricious taste which prevails in Oriental and unthoroughly reclaimed communities*[1516].

Les rues centrales seront particulièrement animées grâce aux rencontres imprévues et à l'expressivité des gestes et des salutations entre les passants, caractéristique inhérente à la culture grecque : *L'étranger sera étonné en regardant des Grecs qui se connaissent entre eux, se rencontrer par hasard dans la rue, se serrer si joyeusement les mains et s'embrasser au milieu de la voie*[1517]. Le développement de la ville offrira une nouvelle scène d'arômes aux marcheurs qui adaptent leurs habitudes au climat particulier athénien, *si Athènes est agréable en hiver, en été elle devient simplement abominable […] chaque trace de verdure se sèche, le vent chaud et puissant soulève de la poussière dans les rues qui aveugle chaque piéton infortuné*[1518].

Image 15 : La place Syntagma à la fin du XIX[e] siècle (Source : photo tirée de l'ouvrage ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ, Θ., *Ενθύμιον Αθηνών. Η Αθήνα ο Πειραιάς και τα προάστια στις αρχές του αιώνα*, Αθήνα : Γνώση, 1984

Indifférents à l'image agréable des nouveaux quartiers, plusieurs chroniqueurs se focalisent sur le paysage hostile et repoussant des rues. L'écrivain Emmanouil Roidis commente dans plusieurs de ses textes l'absence de

[1515] ΙΩΑΝΝΟΥ, Γ., *Η Αθήνα μέσα απο καρτ ποστάλ*, *op.cit.*
[1516] TUCKERMAN, Ch., *The Greeks of to-day*, London : Forgotten Books, 2013 [1872] et notamment p. 39
[1517] *Ibid.*
[1518] *Ibid.*

propreté dans plusieurs parties de la ville : *J'arpente la rue Nikodimou et je tombe sur des poules vivantes ou mortes, un tas de poussière, des écorces de pastèque et sur un ruisseau noir au milieu du trottoir*[1519].

Les lieux sont imprégnés d'une multitude d'usages quotidiens, la rue est un espace de vie et de survie pour les petits métiers qui apparaissent parallèlement à l'essor du commerce. Les *achthoforoi* (porteurs) conquièrent chaque croisement de rues et offrent leur service aux nombreux passants qui veulent transporter chez eux les courses de la journée. Les *ntelalides* (les crieurs) qui annoncent les décisions de l'État sont une sorte d'informateurs ambulants. Des vendeurs de châtaignes, de pois chiches, de confiseries, de graines de citrouille animent les rues des quartiers centraux[1520]. L'existence de ces professions n'est pas incohérente par rapport au changement des habitudes des Athéniens qui sont plus aptes à la vie à l'extérieur. La partie autour de la place *Monastiraki* rassemble des *koureis* (coiffeurs) en plein air où les habitants feront leurs petites pauses avant de rentrer chez eux. Nombreux sont les *gyrologoi* (charlatans) qui promettent de soigner toute sorte de maladies et *quand la nuit tombe, des groupes de musiciens jouent des chansons populaires sous les fenêtres des jeunes filles*[1521]. Pendant le coucher du soleil, le *salepitzis* (vendeur de salep) avec son petit chariot et sa lanterne, se dirige vers les rues les plus centrales en offrant aux ouvriers ou aux passants solitaires cette boisson chaude.

Pendant la période entre 1860 et 1880, les places et les parcs se remplissent de monde fréquentant les nombreux *kafeneia* qui se trouvent aux alentours (Image 16). La gloire du Jardin royal, celle de l'avenue *Amalias*, le Temple de Zeus Olympien et les cafés renommés attireront des passants dans la zone autour de la place *Syntagma*. Une grande partie des restaurants, des scènes de théâtres, des activités séculières, des rassemblements politiques, des fêtes et des funérailles se concentrent autour des places centrales. Les sorties culturelles des différentes classes sociales se différencient dans l'espace, mais les Athéniens, du moins jusqu'en 1873, se mélangent entre eux, chaque mardi et dimanche, pour écouter la bande municipale[1522] sur la place *Syntagma*. Au quotidien, les classes sociales ne fréquentent pas les mêmes lieux, les avocats, les hommes politiques et les professions libérales vont aux pâtisseries, aux brasseries et aux *kafodia*[1523] des places *Omonoia* et *Syntagma*. Les placettes des quartiers *Gerani* ou *Koymoundourou* sont surtout fréquentées par les classes populaires, les ouvriers, les artisans ou les nouveaux arrivants à la ville. Cette stratification spatiale sera encore plus visible après 1880. Les lieux traditionnels de rencontre comme *Pedio Areos* (Champs de Mars) connaissent un déclin considérable. Le moment où le centre flamboyant stimule la curiosité de tous, les habitants les plus pauvres restent dans des lieux commodes au sein de leurs quartiers en préférant l'ambiance sûre à l'inconnu de la ville grandissante. Or, pendant les grandes fêtes, le carnaval, le dimanche de pâques ou *Koulouma* (coutume du Lundi pur), tous afflueront à *Syntagma*, *Klafthmonos* et *Olympeion*[1524].

[1519] ΡΟΪΔΗΣ, Ε., *Συριανά διηγήματα*, Εν Αθήναις : Γ. Φέξης, 1911
[1520] ΣΙΤΑΡΑΣ, Θ., *Η παλιά Αθήνα ζει, γλεντά, γεύεται 1834-1938*, *op.cit.*, et notamment pp. 148-149
[1521] ΚΑΙΡΟΦΥΛΛΑΣ, Γ. *Η Αθήνα και οι Αθηναίες*, *op.cit.*
[1522] ΣΚΑΛΤΣΑ, Μ., *Κοινωνική ζωή και δημόσιοι χώροι κοινωνικών συναθροίσεων στην Αθήνα του 19ου αιώνα*, *op.cit.*, et notamment p. 347
[1523] Le mot *kafodia* (καφωδεία) est une combinaison des mots café et conservatoire
[1524] *Ibid.*, p. 439

Image 16 : La place Syntagma en 1900 avec des terrasses de cafés et des restaurants sur son parvis central, les lignes du tram et les premiers kiosques d'information. Au fond, la colline du Lycabette (Source : carte postale tirée de l'ouvrage ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (επιμ.), Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων, Αθήνα : Μίλητος, 2007)

De nouveaux lieux de promenade émergent le long de l'avenue des *piperies* (avenue *Amalias*), au *Zappeio* ou sur la côte du *Phalère*. La place *Omonoia* monopolise au fur et à mesure la vie nocturne et devient le carrefour incontestable de tous les réseaux urbains. Plus l'on *monte* sur la rue *Stadiou* vers la place *Syntagma* plus, l'on aperçoit *un caractère européen* tant dans le décor que dans les usages de la rue. Malgré la dispersion des lieux publics célèbres, les places et les rues du triangle restent les protagonistes de la vie commune. Les places en particulier deviennent l'endroit de prédilection où seront testés chaque nouveauté et caprice des maires. L'usage des places est cependant différent de celui de la période précédente, dorénavant, les pratiques commencent à se diviser selon le budget de chacun. Les plus démunis, fréquentent le centre du parvis de la place d'où ils peuvent apprécier gratuitement les violons et les pianos jouant aux entrées des cafés, tandis que l'aristocratie, assise confortablement aux terrasses des cafés, se régale avec des confiseries ou des limonades à la fraise[1525].

Omonoia est le lieu de passage obligatoire pour tous ceux qui viennent de la campagne. La place est le cœur des correspondances vers toutes les régions grecques mais aussi vers toutes les bourgades d'Attiki (Image 17). Dès le début, quelques-uns des hôtels les plus célèbres de la capitale comme *Mpakeion* et *Megas Alexandros* s'installent sur son périmètre[1526]. Suite à son aménagement en 1870, la place commence à acquérir un caractère populaire, son voisinage avec le marché central et la place de *Monastiraki,* fait d'*Omonoia* le lieu des passages obligatoires quotidiens. Presque toutes les lignes du tram, unissant le centre d'Athènes aux bourgs, font un arrêt à *Omonoia*. La place est animée pendant toute la journée, et même pendant les premières heures de la matinée elle est traversée par des groupes d'hommes rentrant chez eux après une longue soirée passée aux *cafés santan*[1527]. *Omonoia* devient synonyme de l'esprit éveillé et de l'effervescence : *Les passants pour traverser la place, devaient passer sous le ventre des chevaux […] partout, à chaque endroit il y avait des rangs de calèches*

[1525] *Ibid.*, p. 619
[1526] ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ, Δ.Β., *Εν Αθήναις, κάποτε... η πόλις και οι δρόμοι της διηγούνται την ιστορία τους*, *op.cit.,* et notamment p. 118
[1527] Le Café Aman (Καφε Αμάν) (le nom vient probablement de Turquie) était un café assez populaire dans la Grèce de l'avant-guerre, où deux ou trois chanteurs, les soi-disant *amanetzides*, disaient des paroles improvisées, souvent sous la forme d'un dialogue entre eux, toujours avec un rythme libre et de la mélodie. Ils répétaient souvent l'exclamation *Aman ! Aman !* qui leur permettait de gagner du temps afin d'improviser de nouvelles paroles. Contrairement à ce type de cafés de la vieille Grèce, il y avait aussi des cafés de luxe, appelés Café Santan (Καφέ Σαντάν), où même de petites bandes de musique offraient un riche programme artistique.Cf. ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ., Δ.Β., *Εν Αθήναις, κάποτε... η πόλις και οι δρόμοι της διηγούνται την ιστορία τους*, *op.cit.*, et notamment p. 119

avec un seul cheval qui étaient les taxis de l'époque, le tarif n'était pas fixe et laissait libre cours aux négociations[1528]. Le chroniqueur Georgios Lampikis notait : *Les carrosses à cheval stationnaient autour de la partie centrale circulaire d'Omonoia, sur un rang intérieur se mettaient les cireurs, le trajet entre Omonoia et Syntagma coûtait 50 lepta (centimes)*[1529]. La place présentera rapidement un caractère politique, elle devient le lieu par excellence de l'expression sociale et des conflits de l'époque, se transformant ainsi en une centralité-symbole exprimant l'espoir et le mécontentement des habitants ; *je commencerai par Omonoia que nous croyons qu'elle est juste une place, mais dont le nom* (Concorde) *ne justifie guère son fonctionnement. Ici se déroulent diverses sortes de bagarres, dont l'une a trait à sa forme qui change d'après le goût personnel de chaque maire*[1530]. Les places offrent du spectacle dont le rythme s'atténue le matin ; l'écrivain Michail Mitsakis notait : *L'un après l'autre, successivement les magasins, les kafeneia qui entourent la place se vident de leur clientèle… ils regardent le mouvement bruyant qui les remplit à s'envoler…ils tombent dans le silence et l'obscurité […] vides restent les tables qui accueillaient le repos des hommes, nues sans aucun être humain, elles sont flagellées par la brutalité de la poussière […] une fenêtre, oubliée ouverte, carillon furieux*[1531].

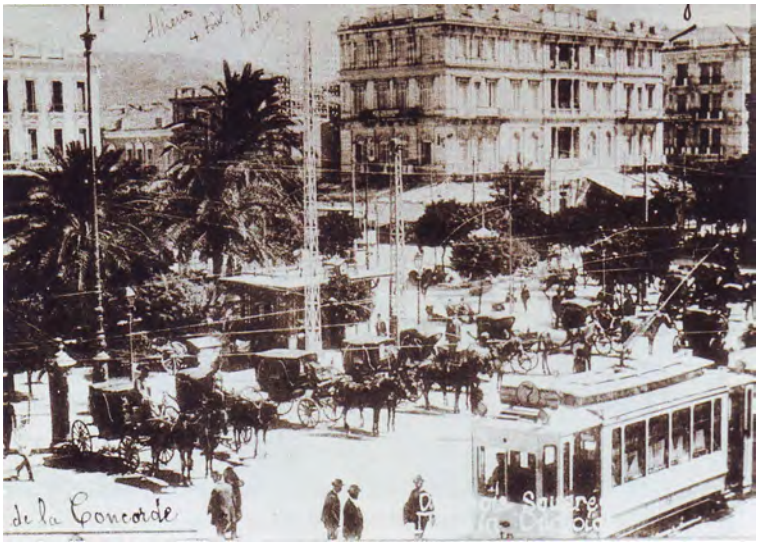


Image 17 : La place Omonoia vers 1910 avec les calèches stationnées dans le perimètre de son parvis central, et le tram numéro 7 traversant (Source : photo retirée à l'Archive Littéraire et Historique Hellénique [Ε.Λ.Ι.Α.])

À moins d'un kilomètre d'*Omonoia*, la place Syntagma présente un caractère différent, *c'est une place de promenade ayant concentré tous les pouvoirs de l'État […] on y voit des militaires, des étudiants, des fonctionnaires, des députés, des marins, tandis qu'à Omonoia il n'y a que des gens infiniment pressées*, *toujours promptes à faire quelque chose, se mêlant de tout*[1532]. Sous l'influence de *Syntagma,* les rues *Ermou* et *Stadiou* se transforment en deux rues de commerce de haute gamme. Après 1880, l'inauguration de trois cafés de luxe sur le périmètre de *Syntagma* attire toute l'élite politique de la ville. Le premier café, *Giannopoulos*, se trouve au croisement des rues *Stadiou* et *Mouson* (aujourd'hui *Karagiorgi Servias*), les deux autres cafés, *Giannaki et Doré*, se trouvent l'un en face de l'autre, au croisement avec la rue *Panepistimiou*. Le passage étroit entre les deux cafés, *Dardanelia*, devient une passerelle atypique de ragots et accueille chaque après-midi toute l'élite athénienne et des familles qui affluent aux tables sur le parvis central marbré de la place pour *goûter quelque chose* et écouter de la musique. Le chroniqueur Dimitrios Skouzes décrit Syntagma : *Cette place ample et car-*

[1528] ΚΑΡΔΑΜΙΤΣΗ-ΑΔΑΜΗ, Μ., « Βαρβάκειο Λύκειο και κεντρική αγορά », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Οδός Αθηνάς*, 17 Ιουνίου 2001
[1529] ΛΑΜΠΙΚΗΣ, Δ., « Το μόνιππο », In Κ. Καιροφύλλας, Γ. Φιλιππότης (eds.), *Αθηναϊκο ημερολόγιο*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1994, pp. 73-78
[1530] ΛΟΥΡΟΣ, Ν. Κ., « Περίπατος στο κέντρο της Αθήνας του 1910 », In *Αθήνα 1834-1984*, Αθήνα : Νέα Εστία, 1984
[1531] ΜΗΤΣΑΚΗΣ, Μ., « Ζωγραφιά νυκτερινή (1893) », In Μ. Περάνθη (eds.), *Μιχαήλ Μητσάκης. Το έργον του*, Αθήνα : Βιβλιοπωλείον της Εστίας, 1956, pp. 106-113
[1532] ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., *Ταξείδια ανά την Ελλάδα*, Εν Αθήναις : Κορίννης, 1895

rée, qui peut aisément contenir trente mille personnes, est pour les Athéniens le lieu le plus fréquenté. C'est ici, sous la grande cloche, qu'on lieu tous leurs rendez-vous[1533]. Au fil des années la place accueille des plates-formes pour les événements politiques et le premier cinéma en plein air[1534]. Les classes moyennes et aisées d'Athènes passe leurs jours et leurs soirées dans une zone qui ne dépasse pas un kilomètre carré, à bavarder et à s'amuser, en se promenant le long des avenues *Olgas*, *Amalias*, *Filellinon*. Caston Deschamps note en 1895 : *Dans ce pays qui est la terre promise des flâneurs on peut se livrer à une oisiveté obstinée […] se réjouir du beau temps et s'exposer, tout le bonheur des grecs est là*[1535].

Si les rues à côté du palais sont consacrées à la consommation et au spectacle, celles entre *Monastiraki* et *Omonoia* attireront surtout le commerce quotidien sans pour autant manquer d'importance ou d'intérêt. Au contraire, des bouchers, des poissonniers, des étals de marchands de châtaignes, de fruits secs, d'épices et de tisanes synthétisent un nouveau *bazar linéaire* où *chaque Athénien peut trouver tout ce qu'il veut*[1536]. Les dernières années du XIX[e] siècle, avant que la ville ne s'agrandisse considérablement, toutes les couches sociales conservent des relations familiales avec leurs commerçants préférés, *les femmes qui visitaient les magasins ne sortaient jamais leur porte-monnaie ; le commerçant règlerait cela de toute façon le même soir quand il se retrouverait avec le mari de la dame dans un des nombreux kafeneia*[1537]. La rue *Athinas* attire des clients de tout Athènes[1538] contribuant ainsi à donner un dynamisme à la fréquentation des places *Omonoia* et *Monastiraki*. La rue formera au fil du temps une ambiance particulière, liée aux commerces alimentaires, créant une zone commerciale unique en plein centre-ville.

Le journal *Efimeris* (*Εφημερίς*) écrit *: Athènes et ses centres se transforment en un Milan, quelqu'un peut croire qu'il se trouve sur un boulevard parisien…mais les rues à l'ouest du palais n'ont guère débarrassé leurs nuances orientales…en dehors des portes des magasins, mille et un objets sont accrochés, tout ce que le commerçant a de plus fin et de plus gourmand à montrer*[1539]. Suite à l'incendie dans l'ancien bazar et à l'inauguration du nouveau marché dans la partie nord de la rue Athinas, la clientèle de toute la zone sera plus clairement divisée. Les classes les plus aisées ne fréquenteront que le marché moderne *Megali Paragka*. L'ancien bazar connu sous le nom de *mpagiatopazaro* (marché des périmés), perd sa gloire et devient le marché pour les plus dépourvus, *des ouvriers dont le visage est empreint de fatigue après une longue journée de travail, avec leurs vêtements déchirés et réparés, se meuvent d'étalage en étalage essayant de trouver un produit moins périmé à un prix abordable…fromage, harengs, sardines, huile d'olive c'est tout ce à quoi ils peuvent aspirer*[1540].

La rue *Athinas* devient ainsi la limite poreuse entre la partie est *officielle* de la ville et les quartiers oubliés des classes populaires autour de la place *Koumoundourou* (aujourd'hui place *Eleftherias*) et de la rue *Pireos*. Le tracé de la rue divise d'une manière assez nette la ville en deux zones différenciées socialement, mais la rue en soi reste poreuse et est une attraction pour tous les Athéniens qui se mélangent entre eux dans des ruelles environnantes. En 1883, Rosa Von Gerold disait : *Nous descendons la rue Ermou et nous nous dirigeons vers Aiolou,*

[1533] ΣΚΟΥΖΕΣ, Δ., « Η πλατεία Συντάγματος », In *Η Αθήνα που έφυγε. Ομορφιές που χάθηκαν,* Αθήνα : Ι. Φέξης, 1964
[1534] *Ibid.*
[1535] DESCHAMPS, G. *La Grèce d'aujoud'hui*, Paris : A. Colin, 1892 et notamment p. 25 et p. 28
[1536] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., « Ο δρόμος είχε τη δική του ιστορία », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Η οδός Αθηνάς*, 17 Ιουνίου 2001
[1537] ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ, Θ, *Ενθύμιον Αθηνών. Η Αθήνα, ο Πειραιάς και τα προάστια στις αρχές του αιώνα μας*, *op.cit.*, et notamment p. 264
[1538] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., « Ο δρόμος είχε τη δική του ιστορία », *op.cit.*, et notamment p. 26
[1539] ΣΙΤΑΡΑΣ, Θ., *Η παλιά Αθήνα ζει, γλεντά, γεύεται 1834-1938*, *op.cit.*, et notamment p. 169
[1540] *Ibid.*, p. 201. Cf. Aussi ΒΕΡΒΕΝΙΩΤΗΣ, Α.Σ., *Η Αθήνα του 1900*, *op.cit.*, et notamment p. 36

ici la vie est encore plus animée, une véritable marée de monde, des hommes restent debout à l'extérieur des magasins et des kafeneia, habillés avec une grande fantaisie, bavardant et fumant, et l'on a l'impression qu'ils sont face à une assemblée nationale, pourtant c'est l'heure du repos, suite à la fermeture des commerces, c'est l'heure des bavardages irrésistibles[1541]. Vers 1910, la rue *Athinas* offre au passant une variété de produits et d'images qu'il ne pourrait trouver ailleurs. Nous lisons dans le journal *Athinas* (*Αθήναι*) en 1910 :

> *Je conseillerais à ceux qui sont fatigués de la monotonie d'Athènes, d'aller chercher un spectacle diversifié, nouveau et étrange après lequel toute la tension s'estompera et toute la mélancolie s'évanouira […] autour de la Poste et jusqu'à Omonoia, des colporteurs chargés de marchandises vendent les choses les plus étranges : des rasoirs, de la poudre contre les moustiques, des figues, de la sauge, des mortiers, des liquides pour les taches, des crèmes cosmétiques*[1542], *les passants pressés s'arrêtent attirés par leurs promesses et se collent comme des mouches sur le papier tue-mouche […] et d'autres passants, sans aucune obligation, passent ici toute leur journée en se rendant de commerce en commerce […] et ils sont nombreux ceux qui s'amusent de cette manière, sans coût, paisiblement.*

Quelques mètres à côté, la rue *Ermou* est fréquentée par un public différent. Les Athéniens des plus beaux quartiers bourgeois arrivent ici en calèches et jamais à pied. Une fois dans la rue, ils se trouvent face à une marée de piétons et à un spectacle assez étrange pour les yeux des non habitués, *le bruit était quelque chose sans précédent, les taquineries intelligentes et innocentes étaient abondantes, c'est comme si tous les gens se connaissaient entre eux depuis des années*[1543]. Toutefois, l'ambiance féérique ne s'étale pas sur toute la longueur de la rue qui présente des paysages différents à ses deux extrémités. La rue *Pireos*, dans la partie ouest, et la place *Syntagma*, dans la partie est, font qu'*Ermou* acquière un double caractère : celui d'un centre de stockage et de ferronnerie d'un côté, et celui d'un pôle d'opulence et de finesse, de l'autre.

Le paysage des lieux publics centraux changera plus vite que les habitudes des Athéniens. Toutefois, les places des quartiers résidentiels consolident leur caractère comme lieux de familiarité, de tolérance et de complicité en devenant des points de référence pour les trajets quotidiens des gens :

> *Ces jours-ci, chaque quartier est un État dans l'État, prenez par exemple Plaka ou Metaxourgeio […] les conflits dans les rues entre les jeunes en sont la preuve. Il y a des zones complètement inaccessibles pour les « étrangers » de manière qu'un jeune homme qui ne vient pas de Psiri ne s'approchera pas sans raison de la place Heroon si les locaux ne le connaissent pas*[1544].

Malgré la vie sociale très animée – offrant du plaisir aux yeux du marcheur – l'état des voies continue à être décourageant. Le journal *Asty* (*Αστυ*) décrit en 1896 : *Les places sont pavées à la va-vite, monotones et fastidieuses, avec des poteaux placés sans raison, des obstacles divers […] un éclairage pauvre […] des transports insuffisants […] ajoutons à tout cela les tapis qui sont secoués aux balcons et le danger qui pèse constamment sur les piétons à cause des chariots*[1545]. La vie dans l'espace public des quartiers ressemble à celle d'une communauté, *ils vivaient davantage sur les seuils de leurs portes, dans le jardin ou dans la rue plutôt que dans leurs propres salons qui se trouvaient à quelques mètres du portillon*[1546]. Tous les dimanches, la porte de chaque maison est ouverte, et derrière chaque fenêtre des visages observent et épient tout ce qui se passe dans la rue[1547].

[1541] ΛΑΜΠΡΟΥ, Γ.Λ., *Οδός Αιόλου. Ο δρόμος του θεού των ανέμων*, *op.cit.*, et notamment p. 31
[1542] ΣΙΤΑΡΑΣ, Θ., *Η παλιά Αθήνα ζει, γλεντά, γεύεται 1834-1938*, *op.cit.,* et notamment p. 211
[1543] ΣΚΟΥΖΕΣ, Δ., « Η Ερμού και η πρωτοχρονιά », *Τα Αθηναϊκά*, τευχ. 48-49, 1971
[1544] ΚΑΖΑΝΤΖΗΣ, Κ.Γ., « Οι κουτσαβάκηδες της πλατείας Ψυρρή », *Τα Αθηναϊκα*, τευχ. 15, 1960
[1545] ΣΙΤΑΡΑΣ, Θ., *Η παλιά Αθήνα ζει, γλεντά, γεύεται 1834-1938*, *op.cit.,* p. 272
[1546] *Ibid.*, p. 273
[1547] *Ibid.*, p. 275

Dans des ruelles étroites des quartiers, le mouvement des passants est plus rare. Toutefois, le moindre événement qui rompra avec la routine de la rue, éveille l'intérêt et attire une petite foule de personnes créant très facilement une *scène de la rue* :

> *À côté du chariot immobilisé, ils ne tarderont pas à arriver à leur tour, les curieux indispensables de chaque rue. Car chaque ville a ses curieux. Et là où la rue était une scène paisible, avec la moindre petite « nouvelle », soudainement le petit garçon de l'épicier du coin arrive, le jeune élève marchant vers son école s'arrête, et peu à peu une masse de personnes afflue, exprime ses opinions, traîne, se met en retard pour le travail et passe son temps autour de l'incident*[1548].

Quand la nuit tombe les femmes s'assoient devant les portes d'entrée, sur des trottoirs minuscules échangeant les nouvelles de la journée avec les voisines et attendant que l'allumeur de réverbères passe[1549]. L'ambiance particulière des rues des quartiers est aussi le fait du passage des *mikropolites*, des marchands à légumes avec leurs ânes chargés de sacoches, des chiffonniers, des laitiers guidant leur troupeau de chèvres, des *paliatzides*, ces brocanteurs qui achètent les vielles choses pour les revendre, des *paplomatzides* qui raccommodent des matelas[1550]. Les rues des quartiers sont le lieu principal de jeux pour les plus jeunes. Des groupes d'enfants courent de tous côtés, jouent à l'*ampariza*, au *volous* ou à la *fouska* en craignant la police, toujours prête à imposer l'ordre dans l'espace commun. Les *astyfylakes* (policiers), arpentent les rues une petite cloche à la main pour prévenir les ménagères de ne pas jeter les eaux sales sur les trottoirs. Pendant les fêtes, les rues se remplissent de couleurs. Des gens déguisés, des danseurs et des marcheurs sur des échasses se mêlent à une foule jouant à la guerre des pierres ou faisant un concours au lance-pierres. Quotidien, est aussi le passage de la *romvia*[1551], dont la musique réjouit les riverains qui jettent, au moment de la pause, quelques pièces de monnaie dans le panier du petit chariot musical. À des heures fixes, un fonctionnaire de la municipalité passe pour *ouvrir les fontaines* qui sont des lieux de rencontre mais aussi de disputes homériques entre les femmes à cause de la rareté de l'eau courante[1552]. Les seuls véhicules traversant les rues étroites des quartiers sont les trams et les chariots au mois de septembre quand les Athéniens font leurs déménagements.

Jusqu'en 1880, les lieux de la sortie hebdomadaire sont les mêmes pour toutes les couches sociales, *les hommes du pouvoir se mêlent aux ouvriers et aux paysans autour de la place Syntagma et au Phalère, car il n'y avait encore ni des centres de luxe, ni des moyens pour se déplacer loin du centre-ville*[1553]. Au début du XX^{e} siècle, les couches les plus aisées commencent à fréquenter les jardins de *Zappeio,* les rives d'*Ilissos* et se divertissent dans les bourgs luxueux de *Phaliro* et *Kifissia*. Les seuls espaces verts sont concentrés aux alentours du palais. La rue *Patission* continuera à être la voie préférée pour la promenade des classes populaires qui, après leur balade habituelle, retournent chez eux sans passer par *Syntagma*. Cette habitude est réservée à l'aristocratie qui aime, après la promenade, prendre un rafraîchissement sur la place devant le palais. Les coutumes de la vie privée et publique sont nettement différentes entre les couches sociales. L'avenue *Amalias*, (l'avenue des poivriers) est le lieu préféré des promenades de l'aristocratie. Les larges trottoirs et les doubles rangs d'alignements d'arbres protègent du soleil implacable pendant l'été[1554], offrent de la détente ainsi qu'un espace agréable pour des rendez-vous officiels ou informels entre diplomates, entrepreneures et futurs mariés (Image 18). Les di-

[1548] ΜΗΤΣΑΚΗΣ, Μ., « Το κάρρον », *Ημερολόγιο Σκόκου*, τ.7, 1892, pp. 248-256
[1549] ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ, Γ., *Σελίδες από την παλιά Αθήνα*, Αθήνα : Εστία, 1984 et notamment p. 70
[1550] ΡΑΥΤΟΠΟΥΛΟΣ, Τ.Γ., Η Αθήνα του παληού καιρού, *Αθηναϊκά*, τευχ. 14, 1959, pp. 49-56
[1551] Instrument musical
[1552] *Ibid.*, p. 68
[1553] ΒΕΡΒΕΝΙΩΤΗΣ, Α.Σ., *Η Αθήνα του 1900*, *op.cit.*
[1554] ΚΑΝΔΥΛΗΣ, Ι.Δ., *Η Αθήνα όπως την έζησα και την εγνώρισα*, *op.cit.*

manches, après la fin des opérettes célèbres de la place *Syntagma*, la société athénienne se lance dans les boulevards : *Les Athéniens de la nouvelle Athènes ne pouvaient pas imaginer profiter d'une telle beauté, rassemblée sur une seule rue de la capitale*[1555].

Image 18 : Le boulevard Amalias en 1904 (d'après le prénom de la reine Amélie, épouse du roi Othon) qui fut aussi connu sous le nom de *boulevard des acacias* et qui est devenu un lieu célèbre de promenade de l'aristocratie athénienne de l'époque (Source : photo retirée à l'Archive Littéraire et Historique Hellénique [E.Λ.Ι.Α.])

La fin du XIX^{e} siècle signale l'envolée des lieux de restauration dans le centre qui forgeront de manière significative la carte des itinéraires pédestres. Leur répartition dans l'espace est forcément marquée par la stratification sociale déjà apparente : là où les classes populaires utilisent les mêmes lieux publics pour toutes leurs activités, les classes aisées fréquentent certains endroits pour une discussion politique, d'autres pour dîner et d'autres pour se promener[1556]. Toutefois, les cafés sont des espaces exemplaires de brassage social et leur grande majorité est concentrée sur les deux places centrales : *Omonoia* et *Syntagma*. Leur clientèle et le degré de fréquentation sont des *sismographes* du climat politique et économique de la ville. Sur la place Syntagma, le café *Zaharatos,* dira le chroniqueur Kostas Athanatos, *est en même temps l'église et le marché, le miracle oratoire de l'esprit local*[1557].

La vie à l'extérieur et les comportements pédestres sont intrinsèquement liés au climat. Gustave Fougères, directeur de l'École française d'Athènes en 1913, observe : *Le climat grec demeure intact pendant des siècles et marque le rythme de la vie à l'extérieur : vers midi les rues sont désertes, les trottoirs en marbre s'enflamment à cause de la chaleur, les façades éblouissantes des bâtiments et la poussière inexorable imposent la méridienne*[1558]. La particularité climatique impose des rythmes différents aux pratiques à l'extérieur à chaque saison. Gaston Deschamps note : *Au fur et à mesure que l'été arrive, les heures où les Athéniens peuvent sortir et se divertir, sont à la fois tôt le matin et tard le soir afin d'éviter la chaleur*[1559].

[1555] ΣΚΟΥΖΕΣ, Δ., « Τα παλαιά ανάκτορα και οι πιπεριές », In Η *Αθήνα που έφυγε ομορφιές που χάθηκαν,* Αθήνα : Ι. Μακρής, 1964
[1556] ΣΚΑΛΤΣΑ, Μ., *Κοινωνική ζωή και δημόσιοι χώροι κοινωνικών συναθροίσεων στην Αθήνα του 19ου αιώνα*, *op.cit.*, et notamment p. 259
[1557] ΑΘΑΝΑΤΟΣ, Κ., *Ταξείδι στην παλιά Αθήνα. Δώδεκα άρθρα από το Ελεύθερον Βήμα*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 2001
[1558] FOUGÈRES, G., « Περί των Αθηνών », In Γ. Καιροφύλλας (eds.), *Αθηναϊκο ημερολόγιο*, 1991, pp. 57-70
[1559] DESCHAMPS, G., *La Grèce d'aujoud'hui*, *op.cit.*, et notamment pp. 28-42

Malgré le fait que les trottoirs se multiplient, les Athéniens ne semblent pas être motivés à conformer leur pas à ce nouvel *ordonnancement* de la voie. Le plus souvent, les passants traversent spontanément la chaussée et marchent en plein milieu des voies en donnant même aux axes *agencés* une ambiance de *désordre*. Des échanges, des agressions et des courtoisies contrastent avec l'image *lisse* et officielle des nouveaux boulevards. Il y a encore de nombreuses écuries dans chaque quartier et dans plusieurs rues il y a des cuvettes pour abreuver les animaux. Toutes sortes de camelots arpentent les rues vantant leurs denrées, des boutons, des aiguilles et des bagatelles pour le ménage quotidien[1560]. Aux coins des rues, le *stragalitzis* offre des pois chiches et des *loukoums*. La musique d'un orgue de Barbarie enrichit quotidiennement le paysage sonore des rues. Les théâtres fleurissent aussi pendant cette période et prolongent la vie nocturne des places, *des guirlandes et des bougies, les va-et-vient des gens, le bruit et la lumière créent une image de fête continue autour de la place Omonoia*[1561]. L'espace public devient de plus en plus un lieu pratiqué tant par les hommes que par les femmes, qui, enfermées pendant longtemps à la maison, commencent à se présenter seules sur la scène publique en suivant une révolution sociale qui a déjà eu lieu dans les grandes métropoles européennes[1562]. Les dames de la haute société se promènent dans les rues, soit pour accompagner leurs maris dans leurs promenades, (Image 19) soit pour faire des courses dans les boutiques de la rue *Ermou*, tandis que les jeunes filles fréquentent le plus souvent les espaces autour des bâtiments liés à l'éducation, à la Trilogie.

Image 19 : La rue Ermou au début du XX^{e} siècle, un lieu célèbre de commerces s'adressant particulièrement à un public féminin venant des classes aisées d'Athènes (Source : photo de Frédéric Boissonnas qui, depuis 1903 et durant trois décennies, a photographié des scènes de la vie athénienne, photo retirée à l'Archive Littéraire et Historique Hellénique [Ε.Λ.Ι.Α.])

[1560] ΡΑΥΤΟΠΟΥΛΟΣ, Τ.Γ., « Η Αθήνα του παλιού καιρού », *op.cit.*
[1561] ΞΕΝΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., « Εκεί καταταλάζουν οι πλέον νυκτόβιοι από τους θαμώνες των θεάτρων », *Βιβλιοφιλία. 150 χρόνια ιστορικού εμπορικού κέντρου της Αθήνας*, τευχ. 42-43, 1990
[1562] ARNOLD, D., « The art of walking the streets », In D. Arnold (eds.), *Re-presenting the Metropolis*, Hampshire : Ashgate, 2000, pp. 25-43

Au tournant du XX[e] siècle, la foule de piétons est dorénavant une image courante dans les rues athéniennes, et elle deviendra de plus en plus hétérogène en raison de l'affluence de nouveaux habitants dans la ville. L'essayiste Emmanouil Roidis tente de décrire les multiples profils des Athéniennes : *Les passantes se divisent en celles qui sont observées et celles qui sont ignorées, pour celui qui est vraiment pressé, les autres piétons sont seulement des volumes qu'il perçoit en tant qu'obstacles, les amoureux ne remarquent pas qu'ils sont entourés d'autres personnes, tandis que pour l'observateur habile, les autres passants sont sa raison d'être […] ni le caméléon a autant de déguisements que le passant dans la rue athénienne*[1563].

Vers 1899, la ville présente un visage très européen surtout le long des artères les plus centrales. Pendant les jours de fêtes, *Ermou* et *Aiolou* offrent un panorama de joie pour les passants, les lumières, les vitrines scrupuleusement décorées, les enseignes colorées et les panneaux lumineux faisant la promotion de produits exclusifs donnent, même momentanément, l'impression d'une capitale entrant dans une nouvelle ère de prospérité. Les deux rues, l'une plus populaire, et l'autre plus fastueuse, accueillent une extrême variété de commerces et d'usagers :

> *Parmi d'autres choses, l'on peut trouver des enseignes lumineuses frugales de Kasdonis, des chapeaux pour homme, le magasin légendaire de jouets de Georgios Tsokas, qui est le lieu de prédilection des gosses […] et dans la rue Ermou, le passant croise des calèches qui s'agitent et des charretiers qui se pavanent avec leurs chapeaux, et des dames de l'aristocratie athénienne regardent les vitrines de Palli, Kotzia, Vlavaki, Roussopoulos, etc. Le carnaval était une occasion de festin et de joie ; les rues se remplissaient d'arômes et d'images éveillant la curiosité des piétons, des essences délicates de cassis, de violettes, d'eau de rose et des épices que les femmes utilisaient pour la cuisine, envahissaient les rues, et l'odeur émanant des boulangeries de chaque quartier était le summum ; des serveurs portaient dans les rues des moules de ravani, de tartes, de baklavas*[1564].

À l'arrivée des canicules, les Athéniens quittent les places centrales pour fréquenter les théâtres en plein air qui prospèrent sur les deux rives de la rivière *Ilissos* entre *Olympeion* (Temple de Zeus) et la colline *Ardittos*. Entre 1910 et 1930, tous les types de loisirs, apparus au cours de la période précédente, consolident maintenant leur caractère. De nouveaux types de divertissement, importés de l'étranger, apparaissent en intensifiant les rythmes dans les rues et en prolongeant les heures pendant lesquelles les habitants circulent dans celles-ci. Des cinés-bars, des concerts, des cabarets, des music-halls, des boîtes, des bars à *ouzo*, des baignades mixtes sur la côte du Phalère et des dîners dansants pour l'aristocratie remplissent les rues centrales avec des enseignes lumineuses et du brouhaha[1565].

À partir de la deuxième décennie du XX[e] siècle, la vitesse et le mouvement constant de la foule dans les rues accaparent le regard du passant. Toutefois, les avenues, autrefois consacrées à la promenade, présentent les premiers signes d'un conflit d'usage concernant les vitesses différentes. En 1919, George Kandilis notait pour l'avenue *Syggrou* : *La voie prévue pour les véhicules était assez étroite mais elle laissait encore suffisamment de place pour les deux lignes des poivriers qui se trouvaient sur chaque trottoir*[1566].Vers 1920, le paysage de la place *Syntagma* diffère sensiblement de celui du XIX[e] siècle. Son caractère est imprégné par les fonctions qui l'entourent : le centre du pouvoir, l'habitat bourgeois, le commerce de luxe et les espaces de détente de l'aristocratie :

[1563] ΡΟΪΔΗΣ, Ε., « Ο διαβάτης », In Α. Αγγελου (eds.), *Άπαντα*, τ.5, Αθήνα : Ερμής, 1978, et notamment p. 322
[1564] ΓΑΡΙΟΣ, Τ., *Αθήνα και πάλι Αθήνα*, Αθήνα : Γιάννης Β. Βασδέκης, 1984
[1565] ΣΙΤΑΡΑΣ, Θ., *Η παλιά Αθήνα ζει, γλεντά, γεύεται 1834-1938*, *op.cit.*, et notamment p. 300
[1566] ΦΕΡΟΥΣΗΣ, Δ., *Στην οδό Πειραιώς. Οδοιπορικό στό μύθο και στην ιστορία*, Αθήνα : Ακρίτας, 2002

On ne voit plus de mendiants en guenilles, d'invalides de guerre tendant leur main, de grosses voitures chargeant et déchargeant des touristes de toutes les nationalités […] on a l'impression que la place est parfumée de senteurs d'oranger et de bergamote […] la seule différence c'est que maintenant il y a une pléthore de bus qui circulent frénétiquement à côté du tram, qui traversent la chaussée parmi les voitures qui circulent également à une vitesse effroyable[1567].

Emmanouill Roidis[1568] révélait dans ses textes une image moins glorieuse de la ville. Au moment où des demeures luxueuses s'érigent à l'est de la ville, Roidis arpente les ruelles de la partie ouest pour constater les conditions décourageantes de la marche. La limite entre l'espace intérieur commercial et l'espace extérieur n'est guère définie. Nombreux sont les commerçants qui utilisent le trottoir comme extension de leurs étalages ; c'était une habitude propre à la vie du bazar ottoman mais pas acceptable pour l'image d'une ville moderne que les pouvoirs locaux essayent d'embellir. Roidis notait :

Au croisement des rues Mitropoleos et Aiolou, une flaque de liquide sale se trouvait là depuis plusieurs jours, la pluie la transforme en une rivière jaune et la sécheresse en une mare verte que le passant doit traverser […] le passant est ensuite obligé de descendre sur la voie car le commerçant considère que le trottoir lui appartient, il l'a rempli de sacoches, de pichets et de déchets, et il y a mis une table sur laquelle il fait ses comptes[1569].

Roidis, marcheur passionné, souligne avec humour les méfaits du développement de la ville en 1898 : *Mais le plus ennuyeux pour les nerfs c'est de marcher au croisement des rues Ermou et Aiolou, de se dépêcher pour arriver à la station du chemin de fer vers Le Pirée et de tomber tous les deux pas sur des étalages de verreries*[1570]. La croissance démographique de la capitale fait en sorte que les passants rencontrent de moins en moins quelqu'un qu'ils connaissent dans la rue. Roidis ajoute :

Il ne faut surtout pas confondre celui qui sort pour se promener avec celui que nous appelons piéton. Le premier semble satisfait dans le lieu où il se trouve, tandis que le piéton accélère toujours pour se trouver quelque part ailleurs. Nous pouvons comparer un piéton à un autre piéton[1571]*. Cette nouvelle figure, une fois dans les rues, se trouvera confrontée à plusieurs dangers. Il faut marcher lentement, pas à pas, avec beaucoup d'attention ; pendant la journée, il marche avec la peur d'être renversé par un véhicule et d'être transféré à l'hôpital, et la nuit, il marche en craignant de tomber dans un trou […] et il y en a beaucoup, à cause de toutes ces excavations archéologiques et de ces nombreux travaux sur la voirie*[1572].

L'écrivain Michail Mitsakis présente une autre image des rues dans le quartier de *Psiri* en 1922 :

Une foule très variée traverse la ruelle étroite, des hommes, des animaux, des enfants et des ouvriers remplissent d'un brouhaha le paysage. Des filles portant des pichets se dirigent vers la fontaine la plus proche, des cireurs, des lingères, des couturiers, des avocats mais aussi des chariots et des calèches passent à peine par la petite largeur de l'allée avec leurs roues comprimées entre les deux bordures des trottoirs. Aux rez-de-chaussée les locataires des étages du dessus travaillent dans leurs commerces, des discussions traversent les deux trottoirs, des blagues, des taquineries, des cris ou des reproches reflètent tous une certaine intimité[1573].

[1567] ΜΟΥΛΛΑΣ, Π. ΜΕΝΤΖΟΥ, Β., (eds.), *Σελίδες για την Ελλάδα του 20ου αιώνα. Κείμενα γάλλων ταξιδιωτών*, *op.cit.*
[1568] Un écrivain et chroniqueur de l'époque
[1569] ΡΟΪΔΗΣ, Ε., « Περίπατοι εις της Αθήνας », In Α. Αγγελου (eds.), *Άπαντα*, τ.5, Αθήνα : Ερμής, 1978, pp. 148-151
[1570] ΡΟΪΔΗΣ, Ε., «Τα υαλοπωλεία», In Α. Αγγελου (eds.), *Άπαντα*, τ.5, Αθήνα : Ερμής, 1978, pp. 175-178
[1571] ΡΟΪΔΗΣ, Ε., «Ο διαβάτης», *op.cit.*
[1572] ΞΗΡΑΔΑΚΗ, Κ., *Η Αθήνα πριν εκατό χρόνια. Ένας φιλολογικός περίπατος*, *op.cit.*
[1573] ΜΗΤΣΑΚΗΣ, Μ., *Φιλολογικά έργα*, τ. 2, Αθήναι : Αθηναϊκό Βιβλιοπωλείο, 1922

Les textes d'Alexandros Papadiamantis révèlent que, vers 1890, la ville est un espace fortement ségrégé. Aucune référence n'est faite aux paysages des boulevards luxueux. Au contraire, Papadiamantis centre ses descriptions sur la vie des quartiers qui semblent présenter un paysage socialement clos, où la pauvreté, l'indigence et la tristesse règnent[1574] (Image 20). Les itinéraires quotidiens des habitants des quartiers ouest, restent délimités dans des zones spécifiques. Ils sont très peu ceux qui sortent de leurs quartiers pour chercher ailleurs le divertissement. Parallèlement à la démarcation des usages dans les espaces publics urbains, ces derniers n'offrent aucune sécurité, au contraire, ils sont la raison de l'isolation et de la frustration des passants à chaque fois qu'ils se trouvent dans des endroits qui lui sont inconnus. Les nouveaux arrivants dans la ville sont confrontés à une vie en publique considérablement différente de celle qu'ils connaissaient dans leurs lieux d'origine. Arrachés de leurs villages, de leurs îles et de leurs bourgades, les *nouveaux Athéniens* se sentent *menacés* par le manque de contact humain dans les relations quotidiennes[1575.] L'espace public devient la scène d'événements et de pratiques de plus en plus temporaires et impersonnelles.

Image 20 : La rue Athinas en 1906 héberge une variété de commerces d'aliénation, mais surtout une pléthore de colporteurs venant de toutes les régions de la Grèce dont les produits à des prix très bas attireront les classes populaires et les habitants les plus pauvres de la ville (Source : photo retirée à l'Archive Littéraire et Historique Hellénique [Ε.Λ.Ι.Α.])

Dans son œuvre, *Les misérables d'Athènes*, Ioannis Kondylakis présente la ville de la fin du XIX[e] siècle comme une capitale où règne par la putréfaction et la décadence morale. L'anomie, la corruption et l'injustice triomphent dans de nombreux aspects de la vie sociale et économique surtout pour ceux qui ne font pas partie de la classe ascendante bourgeoise. Kondylakis présente une autre facette des rues – voilée dans les brochures officielles – qui se transforment très souvent en scènes de crime et de violence verbale ou corporelle. L'espace public, dira Kondylakis, est un espace féroce pour les malades mentaux ou pour toute figure qui se démarque de la masse, *et là, à Chafteia, la foule s'amuse bien en torturant à force de taquineries cet aliéné en haillons qui crie en gesticulant, en délirant*[1576]. Toutefois, dans ces mêmes rues, les nouveaux arrivants et les autochtones se rencontrent et sont témoins d'un grand spectacle qui les impressionne :

> *Tout, les gens, les maisons, les commerces, les chariots, les rues éveille l'admiration de cette jeune fille qui se meut étourdie. Des gens s'arrêtent et la regardent curieux quand elle, rouge d'embarras, reste debout en observant à droite et à gauche. Son admiration se transforme vite en extase lorsqu'elle observe la foule, le bruit, les couleurs, les façades, les vitrines étincelantes. Elle marche telle une somnambule et une seule*

[1574] ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ, Α., *Αθηναϊκά διηγήματα*, Αθήνα : Σπηλιώτης Γ., 1990
[1575] LEFAKI, M., *Papadiamantis' Athenian short stories. Social representation and characterization*, PhD thesis, University of Birmingham, 2009
[1576] ΚΟΝΔΥΛΑΚΗΣ, Ι.Δ., *Οι άθλιοι των Αθηνών*, *op.cit.*

angoisse domine sa pensée : que dans cette ville immense – comme elle la percevait – elle se perdra rapidement. Vers où pourrait-elle se diriger parmi une telle quantité de passants ?[1577]

Cependant, la vie des rues s'imprègne d'un sentiment diffus de transitivité. Les valeurs anciennes se heurtent aux coutumes nouvelles et la capitale oscille entre la finesse occidentale et ses racines ottomanes[1578]. Après 1890, les spectacles artistiques en plein air se multiplient, mais dans l'espace public règne encore un certain provincialisme. Une grande majorité de la population apporte ses propres coutumes folkloriques dans une mosaïque déjà riche de *manières d'être* à l'extérieur. Le caractère des lieux publics se cristallise physiquement par les intensités itinéraires pédestres et par la différenciation sociale et culturelle. Dans le roman, *Nikolas Sigalos*, de Grigorios Xenopoulos, toute description de la ville se limite à une zone restreinte de la partie est entre les rues *Ippokratous* et *Solonos*[1579]. Il décrie aussi une première différentiation au sein des espaces accueillant la contestation sociale : les classes moyennes – surtout des fonctionnaires et des professions libérales – manifestent dans les rues *Stadiou* et *Panepistimiou*, tandis que les couches populaires se rassemblent davantage dans la partie se trouvant entre la rue *Aiolou* et la place *Omonoia*. Toutefois, le chroniquer *Spandonis*, rappelle que certains lieux demeurent au cours des occasions festives des pôles d'attraction pour l'ensemble des Athéniens ; ils passent tous par le marché ancien les jours avant le nouvel an, et ils se croisent, bon gré mal gré, à Omonoia[1580]. Or, très vite, la marginalisation des classes sociales pauvres se reflète aussi dans les conditions des rues. L'assomption que la déviance et la mendicité *commencent à la porte des pauvres*, conduit les classes bourgeoises à revendiquer rapidement l'assainissement de la ville en réclamant tout d'abord l'élimination de toute pratique *offensive* à leurs mœurs dans l'espace public[1581].

Les ambulants, sous la pression du contrôle policier et de l'éthique bourgeoise prédominante, évitent les rues et finissent par disparaître de la scène publique, victimes d'une politique de détention[1582] qui se développe à cette époque. Les non-protégés, dira Anastasia Tsirimokou, sont ainsi avalés par le *fourre-tout* de la ville. Face à la *pathologie sociale*, les classes aisées affichent l'assainissement corporel mais aussi spatial comme le seul remède. Pour les classes supérieures, la rue est généralement considérée comme un espace peu sûr et incertain par rapport à la sérénité de la maison[1583]. La cruauté des rues et de la foule anonyme – décrites si analytiquement dans les essais de Pavlos Nirvanas – choquent et troublent la classe aristocratique : *et le fou arpenta ces rues voûté par la cruauté, trempé par la « pluie » de boissons, d'eaux sales que la foule qui le poursuivait jetait sur sa tête*[1584]. À l'aube du XX^{e} siècle, les espaces publics centraux perdent une partie de leur spontanéité ; on ne s'adonne à la marche que pour voir, pour être vu, pour consommer et se déplacer. Comme Manfredo Tafuri le note, être dans le public est pour la première fois un reflet du cycle de production, de distribution et de consommation qui caractérisera les métropoles nord-européennes[1585].

[1577] *Ibid.*, et notamment p. 76
[1578] ΓΚΟΤΣΗ, Γ., *Η ζωή εν τη πρωτευούση. Θέματα αστικής πεζογραφίας από το τέλος του 19ου αιώνα*, Αθήνα : Νεφέλη, 2004 et notamment p. 213.
[1579] ΞΕΝΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., *Νικόλαος Σιγαλός. Αθηναϊκή μυθυστορία, op.cit.*
[1580] ΣΠΑΝΔΩΝΗΣ, Ν., *Η Αθήνα μας. Σκηναί εκ του αθηναϊκου βίου*, Αθήνα : Γ. Φέξης, 1893
[1581] ΚΟΡΑΣΙΔΟΥ, Μ., *Οι άθλιοι των Αθηνών και οι Θεραπευτές τους. Φτώχεια και φιλανθρωπία στην ελληνική πρωτεύουσα τον 19ο αιώνα, op.cit.*
[1582] Des orphelinats, des cliniques psychiatriques comme *Dromokaitio* ou l'école des enfants nécessiteux de Parnassos
[1583] POULAKOU-REMPELAKOU, E., TSIAMIS, K., PANTELEAKOS, G., and al., « The mentally ill as a 'spectacle' on the streets of Athens », *Archives of Hellenic Medicine*, vol. 26, no. 4, 2009, pp. 536-543
[1584] ΝΙΡΒΑΝΑΣ, Π., « Ένας τρελός », In Γ. Σολδάτος (eds.), *Ιστορίες τρέλας από την ελληνική λογοτεχνία*, Αθήνα : Αιγόκερος, 1994, pp. 109-111
[1585] TAFURI, M., *Architecture and utopia. Design and capitalist development*, Cambridge : The MIT Press, 1976

6. Les terre-pleins et l'asphalte : l'étau se ressere autour du piéton (1922-1974)

6.1 Une capitale au bord de l'asphyxie (1922-1949)

Au tout début de la deuxième décennie du XX^{e} siècle, Athènes va être secouée par un flot démographique sans précèdent. L'afflux d'immigrants avait déjà commencé au début du siècle, lorsque des familles vivant à la campagne, des intellectuels et des entrepreneurs expatriés ont commencé à arriver massivement à la capitale. Leur installation à Athènes causera le gigantisme de la surface urbanisée qui passe de 2 005 hectares en 1919 à 13 000 en 1940[1586]. L'étalement d'Athènes et du Pirée fait en sorte que les deux villes finissent par se réunir en créant une seule agglomération au sein du bassin[1587]. Les relations sociales en public ne seront plus jamais les mêmes. Jusqu'en 1922, la société athénienne, même ségrégée entre riches et pauvres, reste relativement petite en termes démographiques, mais cela change drastiquement après 1922. Le recensement de 1920 montre que parmi les 317 209 habitants de la municipalité d'Athènes, seulement 107 454 sont des autochtones, c'est-à-dire 33.8 % de la population[1588]. La défaite des troupes grecques en Asie Mineure[1589] a eu pour conséquence qu'une énorme vague d'immigrants cherche à s'installer, principalement, à Athènes[1590]. Les services de la Ville n'étant pas prêts à accueillir un si grand nombre d'habitants sont dépassés et le besoin urgent en hébergements freine soudainement toute action de la municipalité par rapport à l'espace public. L'aménagement de ce dernier est relégué à l'arrière-plan[1591].

L'éclatement si brutal de la capitale place le centre-ville face à un nouveau rapport avec sa périphérie qui se remplit de hameaux d'habitations[1592]. En effet, toute la période après la date clé de 1922 sera déterminante pour l'ensemble de l'urbanisation athénienne qui s'est fondée sur deux aspects : la densification du bâti et la détérioration des espaces publics. Ces derniers se trouvent face à la multiplication de nouveaux modes de transport et aux contraintes d'adaptation des infrastructures dans un tissu déjà formé. Chaque vision ambitieuse de planification *ex nihilo* de la ville, se fige. La nouvelle réalité fait que les études antérieures apparaissent obsolètes, Ioannis Despotopoulos note à cet effet : *L'augmentation continue de la population non pas pour des raisons socio-économiques mais à cause d'une réalité liée à l'immigration, a créé un énorme entrepôt d'habitants […] qui sont entassés dans la capitale*[1593]. Les prévisions même temporaires pour faire face au problème du logement épuiseront le budget déjà restreint de la Ville. L'État essaye de répondre aux problèmes d'habitat en créant de

[1586] ΦΩΤΟΠΟΥΛΟΥ-ΛΑΓΟΠΟΥΛΟΥ, Ι., *Πολεοδομική εξέλιξη του κέντρου της Αθήνας*, *op.cit.*, et notamment p. 264

[1587] Le plan approuvé de la ville avec une surface de 3 264 hectares en 1920 couvrira une surface de 11 600 en 1940. Cf. ΛΕΟΝΤΙΔΟΥ, Λ., *Οι πόλεις της σιωπής. Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, op.cit.*

[1588] ΛΕΟΝΤΙΔΟΥ, Λ., *Οι πόλεις της σιωπής. Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, op.cit.*, et notamment pp. 237-238

[1589] L'expulsion brutale et soudaine de toute la population grecque résidant en Asie Mineure a eu pour résultat le naufrage de la *Grande Idée* au sein des ambitions politiques de l'époque

[1590] Jusqu'à l'arrivée des immigrants l'État grec ne se préoccupe pas réellement de la question du logement social. Aux 450 000 personnes qui habitent déjà dans la ville, s'ajoutent 250 000 réfugiés qui s'intsallent de maniere aléatoire dans le bassin d'Athènes. L'État grec dans son effort de loger un million de personnes recourt à l'aide de prêts extérieurs et à la redistribution de terres publiques en renonçant à ses droits sur la propriété du sol dans une grande partie de la ville. Ainsi, au lieu de relever de la responsabilité de l'État, l'hébergement devient une entreprise de capitaux immobiliers privés. Cf. ΚΟΣΜΑΚΗ, Π., *Σχεδιασμένοι οικισμοί στην Αθήνα του μεσοπολέμου. Πρότυπα εξέλιξη και επιδράσεις στο μεταβαλλόμενο αστικό χώρο*, διδακτορική διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, 1990 et notamment pp. 240-248

[1591] ΔΕΦΝΕΡ, Α.Μ., ΛΟΥΚΙΣΣΑΣ, Φ., ΜΑΡΜΑΡΑΣ, Ε.Β., (eds.), *Η πολεοδομία στην Ελλάδα απο το 1949 έως το 1974*, Βόλος : Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, 2000

[1592] Cf. ΓΚΙΖΕΛΗ, Β., *Κοινωνικοί μετασχηματισμοί και προέλευση της κοινωνικής κατοικίας στην Ελλάδα 1920-1930*, *op.cit.* Cf. aussi ΚΟΣΜΑΚΗ, Π., *Σχεδιασμένοι οικισμοί στην Αθήνα του μεσοπολέμου. Πρότυπα εξέλιξης και επιδράσεις στο μεταβαλλόμενο αστικό χώρο*, *op.cit.*

[1593] ΔΕΣΠΟΤΟΠΟΥΛΟΣ, Ι., « Αποσπασματική εισήγηση στο θέμα 'Η σύγχρονη αρχιτεκτονική στην Αθήνα' », In ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ, *Η Αθήνα στον 20ο αιώνα. Η Αθήνα όπως δεν φαίνεται 1940-1985*, Αθήνα : ΥΠ.ΠΟ., 1985, pp. 16-21 et notamment p. 16

nouveaux quartiers planifiés[1594] qu'il disperse dans le bassin. En réalité, l'autorité publique laisse le marché privé et l'ingéniosité des habitants – qui essayent de résoudre seuls leurs problèmes de logement – agir sans contrôle. Les abris temporaires et illégaux seront vite *acceptés* comme une réalité inévitable et seront intégrés dans le Plan officiel de la ville.

Parmi un million d'immigrants, plus que 200 000 s'installeront à Athènes en amenant avec eux leurs propres dialectes, coutumes et proverbes[1595]. Le brassage culturel fut significatif, Georges Candilis décrit : *Ces hommes ayant tout perdu chercheront à créer une nouvelle vie*. *Leur mentalité cosmopolite et libérale les met souvent en conflit avec la société conservatrice et fermée de la capitale*[1596]. L'opinion publique se forgera autour des nouvelles valeurs et sera moins sensible aux problèmes relatifs à l'espace commun, *tout dépend néanmoins de l'État*[1597]. Une relative homogénéité de la société, qui dans le passé fut la clé pour conserver une série de traditions et d'habitudes communes dans l'espace public, s'effrite. L'engagement envers les pratiques communes dans l'espace public s'atténue considérablement[1598], aucune véritable politique foncière ne semble possible face à un mécontentement général lié aux événements de 1922. Les nouveaux arrivants, arrachés de leurs terres ne trouveront pas de refuge dans une capitale en état de panique dira Kostas Mpiris. Athènes[1599], devient le centre incontestable du pays, une ville multiculturelle mais aussi *un organisme instable.* Cette instabilité est issue de la fragilité de l'État et de l'essor de la spéculation foncière. De nombreux entrepreneurs achètent des terres agricoles en dehors du plan de la ville pour construire des maisons et les vendre ensuite aux familles d'immigrants et d'ouvriers sans avoir prévu un réseau d'infrastructures ou des équipements publics. L'aménagement, l'éclairage, les égouts, tout se fait *a posteriori* de la construction de l'habitat[1600]. Parallèlement aux bourgades populaires, nombreux sont les projets résidentiels construits sous le modèle de *cités-jardins* s'adressant aux familles plus aisées d'Athènes[1601].

La situation dans le centre d'Athènes est en même temps étouffante. Des refugiés s'installent temporairement dans des cabanes en bois, des écoles, de grandes salles de spectacles, des églises et même sur des places publiques[1602]. Le besoin en nouvelles constructions est énorme et la loi 3741, permettant la division des îlots en unités de propriétés exploitables, stimule le secteur du bâtiment. La vente d'appartements dans des immeubles en béton devient une occasion en or pour les petits capitaux privés. Un grand nombre de ces immeubles sont surtout construits le long des axes *Patission*, *Kifissias*, et *Alexandras* et les classes les plus aisées chercheront des appartements sur les avenues *Amalias*, *Vasilisis Sofias* et *Dionisiou Areopagitou*[1603]. Les bons quartiers à proximité du triangle historique accueillent la nouvelle classe moyenne[1604] tandis que les revenus les plus aisés se renferment

[1594] En 1922 est créé le Comité du Rétablissement des réfugies grâce à des fonds de secours des banques américaines et anglaises. En sept ans il construit une dizaine de hameaux d'habitations aux marges de la ville. Ces noyaux de logements collectifs seront très vite entourés de baraques dont la construction est illégale. Le nouveau tissu urbain n'aura aucune cohésion et se caractérisera par une absence totale d'espaces publics

[1595] Les chiffres sont éloquents en ce qui concerne l'évolution de la population de la capitale. En 1920, Athènes avec Le Pirée comptaient une population de 453 037 habitants, et en 1928, 801 622 habitants dont 222 709 sont de nouveaux immigrants. Cf. ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., *Αθήνα 1830-2000. Εξέλιξη-Πολεοδομία-Μεταφορές, op.cit.*

[1596] ΚΑΝΔΥΛΗΣ, Γ., « Αθήνα 1900-1985 : η τραγική περιπέτεια της πόλης », *op.cit.*, notamment p. 18

[1597] ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Αι Αθήναι. Από τον 19ο είς τον 20ο αιώνα*, *op. cit.*

[1598] ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., « Αθήνα vs Αθηναίοι. Απόπειρα ερμηνείας συμπεριφορών », In Σ. Τέτσης (eds.), *Ένα μέλλον για την ελληνική πόλη. Προς μια ανατροπή της παθογένειας του αστικου φαινομένου στον Ελλαδικό χώρο*, Αθήνα : Οκτάγωνο, 2007

[1599] Cf. ΠΟΛΥΖΟΣ, Γ., « Μεταρρυθμιστικά όνειρα και πολεοδομικές ρυθμίσεις », *op.cit.*

[1600] ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Αι Αθήναι. Από τον 19ο εις τον 20ο αιώνα*, *op.cit.,* p. 287

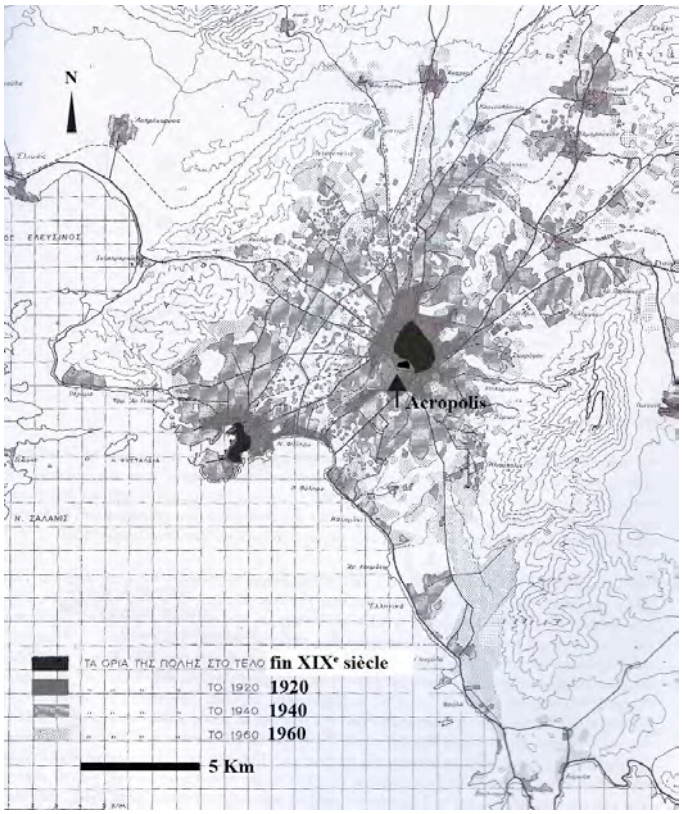
[1601] Quelques cas sont les quartiers d'Ilioupoli, Psichiko, Ekali, Philothei

[1602] ΓΚΙΖΕΛΗ, Β., *Κοινωνικοί μετασχηματισμοί και προέλευση της κοινωνικής κατοικίας στην Ελλάδα 1920-1930*, *op.cit.*, et notamment p. 131

[1603] ΜΑΡΜΑΡΑΣ, Ε.Μ., *Η Αστική πολυκατοικία της μεσοπολεμικής Αθήνα. Η αρχή της εντατικής εκμετάλλευσης του αστικού εδάφους*, Αθήνα : ΕΤΒΑ, 1991 et notamment pp. 127-140

[1604] ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Αι Αθήναι. Από τον 19ο εις τον 20ο αιώνα*, *op.cit.*, et notamment p. 306

aux pieds de la colline du *Lycavittos* et à l'est du palais. Les avenues idylliques de promenade se transforment entre 1930 et 1940 en routes congestionnées entourées par des immeubles de cinq et six étages[1605]. Les prix du foncier n'arrêtent pas de monter et chaque morceau d'espace libre est vu comme une source de gain potentiel pour le marché immobilier. Le paysage du centre-ville est ainsi laissé sans défense à l'autorégulation. La surface du Plan cadastral, approuvé pour la capitale, connaîtra une augmentation de 141.1 % entre 1920 et 1940[1606], et ne présentera qu'une *addition de soixante-douze morceaux de plans, sur la base de plus de 502 modifications du plan de 1884, qui n'ont aucune relation entre eux*[1607]. En 1930, la surface urbanisée illégale représente 40 % du total de la surface bâtie dans le bassin[1608]. (Carte 19)

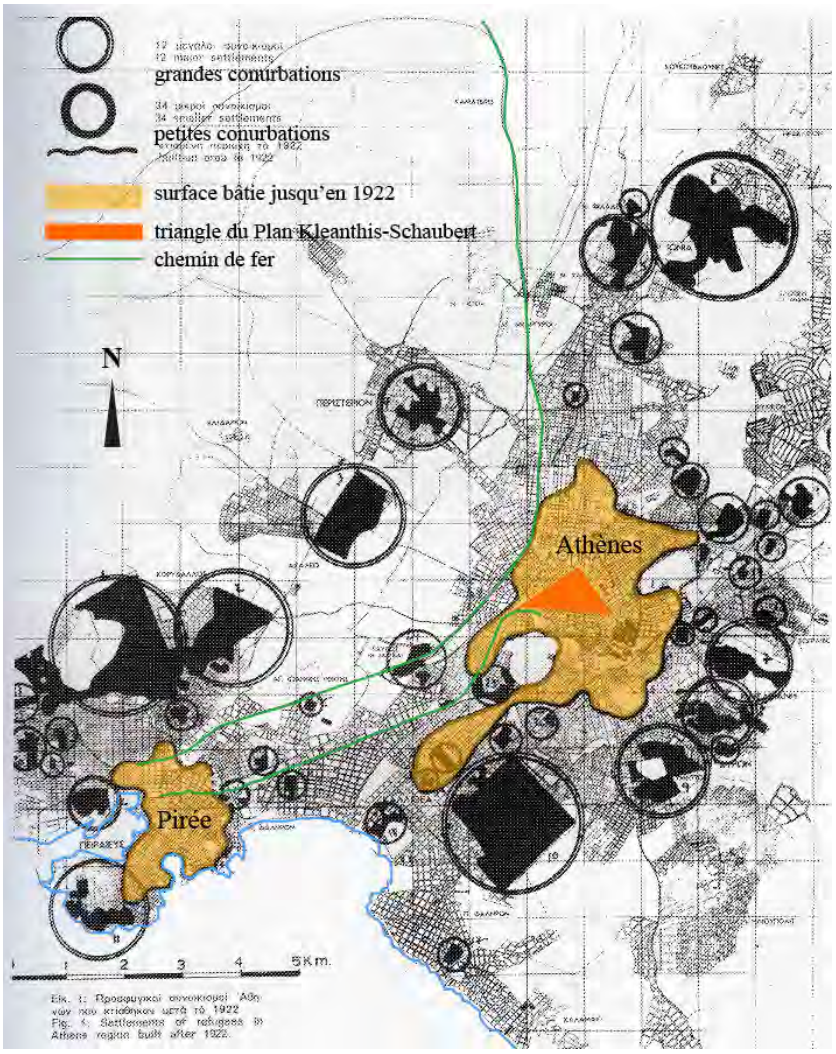


Carte 19 : L'étalement succesif de la surface urbanisée au sein du bassin d'Athènes (Source : fond de carte tiré de l'ouvrage ΔΟΞΙΑΔΗΣ, Κ., *Η πρωτεύουσά μας και το μέλλον της*, Αθήνα : Τεχνικό Γραφείο Δοξιάδη, 1960 et retouchée par l'auteur)

Les efforts des autorités se consacreront à la structuration d'un réseau des transports pouvant desservir les nouvelles limites étalées de la ville. Toutefois, les choix qui ont été faits montrent clairement la volonté étatique d'investir largement dans le développement du réseau routier. L'on remarque, qu'après les années 20 aucune extension des voies ferrées n'est réalisée[1609]. Entre 1936 et 1941, la centralisation des responsabilités –au sujet de la planification spatiale – au sein du ministère de la Reconstruction n'a pas donné les résultats escomptés. Entre-temps, une commercialisation accrue de la terre deviendra le moteur de l'économie[1610]. Les réseaux des transports en commun, progressivement structurés pendant la période précédente, connaissent un déclin. L'essor des unités industrielles le long de l'axe *Pireos*, favorisera l'exploitation des quartiers populaires à l'ouest de la

[1605] ΜΑΡΜΑΡΑΣ, Ε.Μ., *Η Αστική πολυκατοικία της μεσοπολεμικής Αθήνας. Η αρχή της εντατικής εκμετάλλευσης του αστικού εδάφους*, *op.cit.*
[1606] ΛΕΟΝΤΙΔΟΥ, Λ., *Οι πόλεις της σιωπής. Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά, op.cit.*, et notamment pp. 211-212
[1607] *Ibid*.
[1608] AGRIANTONIS, N., *Athènes. Les mécanismes de développement urbain*, *op.cit.*
[1609] SKLAVOUNOS, Γ., *Transports et division sociale de l'espace urbain: Le cas athénien 1834-1974*, thèse de doctorat, Université Paris 10 1983
[1610] L'économie jusqu'au début du XXe siècle se base sur l'agriculture avec quelques efforts d'industrialisation. L'économie est en grande partie contrôlée par de grands capitaux étrangers. Cf. ΛΕΟΝΤΙΔΟΥ, Λ., *Οι Πόλεις της σιωπής. Εργατικός εποικισμός της Αθήνας ΚΑΙ ΤΟυ Πειραιά, op.cit.*

ville. La ville commence à se développer comme un plan réticulaire principalement le long des deux axes des voies ferrées : celui du nord, vers *Kifissia* (via *Marousi* et *Chalandri*) et celui du sud vers Le Pirée et Phalère (via *Agios Dimitrios, Moschato, Tzitzifies, Renti*)[1611] (Carte 20)



Carte 20 : Les conurbations des réfugiés après la vague d'immigration de 1922 ont rapidement agrandi les limites de la ville (Source : fond de carte tiré de l'ouvrage ΓΚΙΖΕΛΗ, Β., *Κοινωνικοί μετασχηματισμοί και προέλευση της κοινωνικής κατοικίας στην Ελλάδα 1920-1930*, Αθήνα : Επικαιρότητα, 1984 et retouché par l'auteur)

Le centre d'Athènes, était, jusqu'en 1920, entouré de terres rurales où les habitants accédaient en peu de temps à un paysage dépaysant. Un peu avant la Deuxième Guerre mondiale, ce même centre sera encerclé par une vaste aire urbanisée ; ceux qui ne trouveront pas de travail dans les nouvelles usines, chercheront un emploi dans le centre de la ville, comme les petits métiers de la rue[1612]. La division tant sociale que morphologique entre les zones de l'est et de l'ouest est de plus en plus manifeste. Le centre-ville connaîtra aussi une densification considérable – elle passe de 163,5 habitants/hectare en 1920, à 195,8 habitants/hectare en 1940[1613] – qui sera surtout ressentie dans les quartiers populaires de *Petralona*, *Gkazi*, *Metaxourgeio*, *Akadimia Platonos* et *Kolonos* où de nouveaux immeubles s'érigeront l'un après l'autre soit sur des îlots vides, soit suite à la destruction des taudis.

[1611] ΚΟΣΜΑΚΗ, Π., *Σχεδιασμένοι οικισμοί στην Αθήνα του μεσοπολέμου. Πρότυπα εξέλιξη και επιδράσεις στο μεταβαλλόμενο αστικό χώρο*, *op.cit.*, et notamment pp. 312-314

[1612] HAIDOPOULOS, G. *Utopies et réalités dans l'organisation de l'espace à Athènes*, thèse de doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1978 et notamment p. 46

[1613] ΜΑΡΜΑΡΑΣ, Ε.Μ., *Η αστική πολυκατοικία της μεσοπολεμικής Αθήνας. Η αρχή της εντατικής εκμετάλλευσης του αστικού εδάφους*, *op.cit.*, et notamment p. 127

La vente au détail et le commerce alimentaire se concentreront autour d'*Omonoia* avec quelques extensions dans les rues *Athinas*, *Themistokleous* et *Panepistimiou*. Les commerces et les hôtels les plus prestigieux sont regroupés entre *Syntagma*, *Omonoia*, *Panepistimiou* et *Stadiou* où fleurissent aussi tous les lieux de divertissement[1614]. Les bureaux d'avocats, de journalistes et de petits entrepreneurs se répartissent aux étages des immeubles autour de la place *Omonoia*. Les commerces au détail se développent surtout autour de la place *Monastiraki* et dans les rues *Mitropoleos*, *Praxitelous*, *Klafthmonos*. Les ruelles de *Psiri* accueilleront des usines mécaniques, des tréfileries, des fabriques de pièces métalliques, des usines de ressorts et des entreprises de tournage. Finalement, le cœur de la capitale s'est bâti sur la bande étroite entre les rues *Akadimias*, *Athinas* et les places *Omonoia* et *Syntagma*[1615].

Vers 1930, tous ceux qui arrivent à la ville s'installent d'abord dans des quartiers à l'ouest de la rue *Athinas*. Pour une famille qui réussit à survivre les premières années dans la capitale, la prochaine étape est de déménager dans les quartiers qui se trouvent plus à l'est de la rue *Athinas* : *Et nous avons enfin déménagé à Lycabette, dans la partie bourgeoisie de la rue Ippokratous*[1616]. Les nouveaux arrivants s'installent d'abord dans le centre en quête d'appartements bon marché, mais surtout d'ancrages sociaux ; la grande majorité des familles cherchent à se loger dans les zones où leurs familles ou leurs compatriotes sont déjà installés[1617]. Pour les nouveaux arrivés, et ceux-ci sont nombreux[1618], la capitale inhospitalière les pousse à chercher un contact quotidien sur les petites places des quartiers un peu éloignées du cœur bruyant du centre-ville. Toutefois, ils lieront un grand nombre de leurs souvenirs et de leurs pratiques aux lieux célèbres de la capitale : *Nous nous promenons avec ma grand-mère au pied de l'Acropole sans jamais – comme de véritables Athéniens –monter jusqu'en haut de la colline […] mon premier carnaval je l'ai vu à Psiri, et mon premier cerf-volant je l'ai fait voler à Filopappou*[1619].

Les difficultés des déplacements augmentent significativement surtout pour les foules d'ouvriers cherchant du travail dans les usines éloignées du centre-ville. Les classes aisées, parties habiter dans les banlieues vertes du bassin, ne peuvent plus faire leurs allers-retours vers le centre à pied. Les rues ne sont plus des scènes paisibles et des lieux de plaisanteries où règnent les voix des hommes. Si les voitures n'ont pas encore inondé les rues centrales, ces dernières sont déjà, en 1930, congestionnées par les rails et les bus (Image 21). Il est rare qu'un piéton – qui arpentait la ville en 1920 – reconnaisse le même paysage au cours de ses itinéraires. La morphologie du centre a changé, elle est plus dense et verticale. Les lieux publics deviennent des lieux de passage et ils ne sont plus les destinations qu'ils étaient au cours de la période précédente.

[1614] *Οδηγός Αθηνών-Πειραιώς*, Αθήνα : Μ. Σαλίβερος, 1941. D'après le guide, les principaux hôtels, théâtres et cinémas sont concentrés dans une zone allongée entourant les axes Stadiou et Panepistimiou
[1615] ΦΩΤΟΠΟΥΛΟΥ-ΛΑΓΟΠΟΥΛΟΥ, Ι., *Πολεοδομική εξέλιξη του κέντρου της Αθήνας*, *op.cit.*, et notamment pp. 271-276
[1616] *Ibid*., p. 22
[1617] ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., « Αθήνα vs Αθηναίοι. Απόπειρα ερμηνείας συμπεριφορών », *op.cit.*
[1618] Spécifiquement, Gerasimos Sklavounos note que la population d'Athènes est passée de 45 3042 habitants en 1920 à 80 1622 en 1928, pour atteindre 1 124 000 habitants au début des années 40. Cf. ΣΚΛΑΒΟΥΝΟΣ, Γ., « Συγκοινωνίες και κοινωνική διαίρεση του χώρου », *op.cit.*, et notamment p. 47
[1619] ΤΑΧΤΣΗΣ, Κ., *Η γιαγιά μου η Αθήνα και άλλα κείμενα*, Αθήνα : Ερμής, 1990

Image 21 : Le carrefour de Chafteia en 1925 à proximité de la place Omonoia. Les rails du tram, les véhicules privés et les piétons commencent à remplir la chaussée qui, jusqu'alors, était principalement réservée aux personnes se déplaçant à pied (Source : photo tirée de l'ouvrage ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - περιχώρων*, Αθήνα : Μίλητος, 2007

6.1.1 Premiers aménagements de la voie piétonne

Le climat nébuleux autour de l'édification du bâti, oblige l'État à mettre en place certaines réglementations régissant des questions relatives à l'habitat, à l'occupation du sol et à l'aménagement. Ainsi, les années après 1922 seront particulièrement fécondes en textes législatifs constituant les fondements du droit de l'urbanisme d'aujourd'hui[1620]. Certaines lois, destinées à la planification générale de la ville, ont eu un impact significatif sur le paysage des espaces publics[1621]. En 1923, le décret *Sur les plans de villes bourgades et de communautés et leur construction (Σχεδίων πόλεων κωμών συνοικισμών και κράτους και οικοδομής αυτών*) impose la création et la délimitation des espaces communs dans chaque nouveau Plan de la ville. Le même décret détermine pour la première fois le type de constructions éphémères qui sont permises sur les places publiques. Toute la responsabilité pour l'aménagement, l'étude et les travaux des espaces publics revient à la municipalité et aux communes, tandis que les dépenses pour les travaux bénéficient aussi d'un *quota* provenant des riverains.

Une description plus détaillée de la conception de l'espace public a été déjà faite par le décret présidentiel du 22/04/1919 *Sur les règlements nationaux de construction (Περί γενικού οικοδομικού κανονισμού του κράτους*) qui rend indispensable la prévision d'espaces libres suffisants pour la création d'infrastructures mais aussi pour les besoins généraux des habitants. À la même époque, la loi 662/1915, stipule la mise en place de tarifications pour toute occupation permanente des trottoirs ou des places publiques par des particuliers ou par des entreprises.

Le ministère des Transports est responsable de toute intervention dans l'espace public. En 1930, le décret présidentiel publié dans le Journal officiel 331/30.09.1930, précise en détail tous les dimensionnements et les maté-

[1620] ΤΖΙΚΑ- ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ, Α., *Πολεοδομικό δίκαιο*, Αθήνα : Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π, 2000

[1621] À la même époque, les règlements sur la construction ont également connu des modifications qui, même si elles ne concernaient pas directement la forme des rues, ont changé la forme des contructions entourant les espaces publics

riaux utilisés pour la construction et l'entretien des trottoirs et des voies publiques. La même année, la loi 4841/1930 interdit l'installation de kiosques ou d'autres obstacles sur les trottoirs *si la libre circulation des piétons est entravée*[1622]. Or, les principaux problèmes de la ville restent les mêmes que ceux de la période précédente et concernent la propreté et l'alimentation en eau. Au cours des années 30, l'entretien des trottoirs monopolisera l'intérêt des services techniques de la Ville[1623] et en 1925, la Direction du Plan de la Ville – créée au sein de la municipalité d'Athènes – est responsable de la rédaction des cartes topographiques, du plan cadastral et de la rédaction des instructions pour des améliorations locales dans les rues, dans le but de collaborer avec les services du ministère.

En réalité, les politiques des administrations centrale et locale se contredisent. Tandis que la Ville cherche des moyens pour acquérir des espaces libres[1624], le ministère donne implicitement son accord pour la modification du Plan cadastral et la transformation des îlots libres en espaces constructibles[1625]. Par ailleurs, la municipalité, qui essaye de renforcer son rôle dans les procédures décisionnelles au sujet de l'aménagement des espaces collectifs, crée, en 1928, un *Service de Jardins et d'alignements d'arbres*. La Direction du Plan de la Ville procède aux modifications locales du Plan approuvé mais elle ne vote pas en faveur de nouvelles extensions de ce dernier afin de contrôler l'expansion de la capitale[1626]. Il est à présent certain que la ville doit d'abord être planifiée au sein de ses limites existantes avant que les responsables approuvent des étalements *impudents*.[1627] En 1930, sous le mandat de Spyros Mercouris, une nouveauté surgit dans les rues athéniennes : des barrières métalliques posées sur le bord des trottoirs dans le carrefour des rues *Aiolou* et *Stadiou,* ont pour objectif de protéger les piétons et de les empêcher de traverser la chaussée à leur guise. Ces nouvelles restrictions ne sont pas bien accueillies par la population locale : *Il s'agit d'une idée qui nous est imposée par des personnes qui ne connaissent pas la psychologie du peuple qui marche de maintes manières différentes et qui utilise ses jambes et non pas des roues en caoutchouc*[1628]. Les Athéniens se réunissent et fondent l'Association pour la Protection des trottoirs (*Επιτροπή Προστασίας Πεζοδρομίων*) et parviennent, après sept ans, à bannir les barrières. Or, toutes les dispositions visant la protection des piétons sont majoritairement des *effets secondaires* d'une stratégie plus générale de mise en ordre des voies.

En 1933, l'on assiste à un vif débat sur le besoin de créer une autorité indépendante responsable de tous les projets de planification dans la capitale[1629]. Comment faciliter la circulation des véhicules et comment ménager l'espace urbain sont les deux questions majeures. En 1934, est instauré le Comité Suprême de planification métropolitaine (*Ανώτατης Πολεοδομικης Επιτροπης Πρωτευουσης*). La dictature d'Ioannis Metaxas, en 1936, transforme ce comité en un organisme gigantesque de pouvoir centralisé – appelé *Administration de la capitale* (*Διοίκηση Πρωτευούσης*) – présidé par le Maire d'Athènes, Kostas Kotzias. L'organisme dispose d'un personnel issu principalement des services de la Ville, mais il demeure un service directement contrôlé par le pouvoir cen-

[1622] ΚΑΛΛΙΑΣ, Δ., ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ, « Η ασφαλτόστρωσις των οδών », *op.cit.*
[1623] ΓΕΡΟΝΤΑΣ, Δ., *Ιστορία του δήμου Αθηναίων 1835-1971*, *op.cit.*
[1624] Il s'agit d'acquisitions du foncier et de la création de places publiques avec des plantations et des œuvres d'art. Cf. ΜΕΛΑΜΠΙΑΝΑΚΗ, Ε., *Οι πλατείες της Αθήνας 1834-1945. Διαδικασία διαμόρφωσης, λειτουργία, πολεοδομική σημασία*, *op.cit.*
[1625] ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Αι Αθήναι. Από τον 19ο εις τον 20ο αιώνα*, *op.cit.,* p. 298
[1626] *Ibid*., p. 297
[1627] *Ibid*.
[1628] ΣΚΙΑΔΑΣ, Ε.Γ., «Τα πρώτα κάγκελα στα πεζοδρόμια των Χαυτείων και οι αντιδράσεις των κατοίκων», Ο *Μικρός Ρωμιός*, (http://mikros-romios.gr/τα-πρώτα-κάγκελα-στα-πεζοδρόμια-των-χα/)
[1629] ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Α., « Πόλις-κράτος-δήμος », *Τεχνικά Χρονικά*, τ.4, τευχ. 37, 1933, pp. 639-649

tral[1630] sans réussir à promouvoir le dialogue avec la société locale. Cet organisme se penchera sur la mise en place d'une politique ambitieuse de construction d'infrastructures routières dans tout le bassin. Toute question portant sur la protection de l'environnement, la conservation du caractère historique du centre et l'aménagement local des espaces publics, sera considérée comme archaïque[1631].

En 1925, le premier Plan de la Ville, issu des travaux du *Comité Kalliga,* est publié après cinq ans d'études. Le nouveau Plan d'urbanisme – le premier approuvé après celui de 1834[1632] – promeut l'idée de zonages extensifs dans le centre d'Athènes et présente peu d'ambitions par rapport aux petits aménagements locaux. Les choix effectués par les autorités concernant l'organisation des espaces libres urbains, suivent des modèles adoptés dans d'autres villes dans le monde. À la même époque, le Plan de New York prévoit l'élargissement de voies existantes et met clairement l'accent sur la promotion de la circulation véhiculaire. L'ère commence, dira Peter Wolf, où *l'obsession pour l'automobile*[1633] régnera dans chaque intervention sur l'espace public. Le plan Kaligga annonce en théorie la volonté de l'État de prendre soin des espaces libres mais il n'indique aucune mesure concrète dans cette voie[1634]. La seule référence aux places publiques concerne une tentative de les classer par catégories : *Des places pour l'organisation de la circulation aux croisements, des places pour l'organisation de la circulation devant les endroits présentant une grande congestion de trafic, des places devant des monuments, des places de recréation pour les habitants*[1635]. Il est toutefois intéressant de noter que Petros Kalligás[1636] considère que la création de places de récréation au centre de la ville *est coûteuse* et *n'est pas nécessaire car les habitants s'y rendent pour leur travail et pas pour s'amuser.* Le Plan propose l'élargissement de 180 rues, la création d'un système radial de voirie et du réseau de tram, une hiérarchisation rigoureuse des voies et le renforcement du rôle du centre-ville comme pôle d'interconnexion des flux[1637]. Face à la polémique que le Plan suscite, le gouvernement abroge finalement la loi en 1926. Le retrait du Plan marquera la fin d'une période très féconde en études urbaines. Kostantinos Mpiris notait : *Suite à l'effondrement du plan Kalliga, toute occasion pour une réforme, même restreinte, de la planification a été manquée*[1638]. Le Plan Kalliga exprime la fin d'une ère au cours de laquelle les planificateurs approchent la ville à *vol d'oiseau* et son organisation est vue davantage comme un exercice théorique et moins comme un enjeu de projets concrets[1639]. Le frein principal à des actions publiques efficaces est lié à la faiblesse de trouver des mécanismes et des lois capables de réaliser les études visionnaires.

En 1920, au sein du Conseil Technique suprême de l'État (*Ανώτατο Τεχνικό Συμβούλιο του Κράτους*) H. Hebrard mentionne le problème du manque d'espaces collectifs en proposant la création de parcs et de voies arborisés.

[1630] Par la loi 508, l'Organisme suprême de l'urbanisme de la capitale (Ανώτατος Πολεοδομικός Οργανισμός Πρωτεύουσης) est créé en 1937 ; il est composé de deux comités responsables de toutes les questions relatives à la planification sur le territoire. Un des Conseils suprêmes d'urbanisme (Ανώτατο Πολεοδομικό Συμβούλιο) fut présidé par le dictateur Ioannis Metaxas et l'architecte et urbaniste Konstantinos Doxiadis, fameux pour ses projets à l'étranger, fut nommé directeur

[1631] Quelques exemples : la couverture de la rivière Ilissos qui traversait jusqu'à cette époque le centre de la ville, les études pour la création de nouvelles autoroutes urbaines, celle de Vasileos Konstantinou, de la rue périphérique d'Ardittos et de Vasilissis Olgas

[1632] Il s'agit de la loi 1709

[1633] WOLF, P., « Towards an evaluation of transportation potentials for the urban street », In S. Anderson (eds.)*, On streets*, Cambridge, Massachusetts : MIT Press, 1978, pp. 189-203

[1634] ΚΑΛΛΙΓΑΣ, Π., « Το πολεοδομικό πρόβλημα των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά,* τ.4, τευχ. 44-45-46, 1933, pp. 1089-1093. Au contraire, il proposera six centres urbains avec des fonctions spécifiques et une typologie de logements pour les quartiers d'habitation

[1635] ΜΕΛΑΜΠΙΑΝΑΚΗ, Ε., *Οι πλατείες της Αθήνας 1834-194. Διαδικασία διαμόρφωσης, λειτουργία, πολεοδομική σημασία*, *op.cit.*

[1636] *Ibid*., p. 356

[1637] *Ibid*.

[1638] ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Αι Αθήναι. Από τον 19ο εις τον 20ο αιώνα*, *op.cit.*, et notamment p. 286

[1639] Il est intéressant de faire une comparaison entre le schéma de Kalligás et celui que Burnham a fait pour Chicago en 1909 et qui se base sur la même monumentalité, comme le souligne Peter Hall, la quête d'une harmonie et d'une esthétique forgée par les classes sociales dominantes. Cf. HALL, P., *Cities of tomorrow. An intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*, *op.cit.*, et notamment pp. 192-196

D'autres signalent le besoin d'accéder à des espaces de récréation, de détente et de jeu[1640]. Mais les discussions et les tables rondes se font à huis clos et toujours parmi une élite d'académiciens et de professionnels participant aux conférences de l'Association *Parnassos* (*Πολυτεχνικός Σύλλογος Παρνασσός*)[1641] ; la circulation, les espaces verts et l'amélioration esthétique sont les thèmes abordés. La tendance à organiser d'une manière rationnelle la ville en une zone ouest de production et en une zone est de recréation, s'inscrit parfaitement dans les principes du mouvement moderne qui prédominent partout en Europe à cette époque. En 1933, le 4ème CIAM a lieu à Athènes, l'idée d'une hiérarchisation des flux – largement partagée par des ingénieurs renommés – semble avoir convaincu l'ensemble de la communauté académique grecque. Le Corbusier proclame que le mélange de vitesses différentes dans la ville est la source de *mille conflits*[1642]. Cependant, les conclusions des CIAM ne sont jamais réellement prises en compte au cours de la procédure de conception des espaces publics athéniens de l'époque.

Dans la revue prestigieuse, *Technika Chronika* (*Τεχνικά Χρονικά*), une série d'articles partagent la conviction que les problèmes de circulation véhiculaire sont la source même de la conception des espaces publics. Parmi des solutions envisageables, l'élargissement des voies, l'imposition des sens uniques et le calcul minutieux du trafic, sont les plus examinées. La circulation devient pour la première fois un problème quantitatif. Les ingénieurs grecs – dans la lignée de la Charte d'Athènes – seront fascinés par les vertus de la voiture et mépriseront les réseaux des transports en commun en site propre : *Le réseau des voies ferrées constitue pour la majorité des villes un obstacle significatif pour leur développement*[1643]. Au sein de la communauté scientifique grecque, certains soulignent cependant le besoin de prolonger des voies ferrées sous terre sans toutefois contester l'organisation radiale du réseau des infrastructures[1644].

En 1935, les Services techniques de la Municipalité d'Athènes, et plus particulièrement la Direction du Plan de la Ville, sous l'autorité de Kyprianos Mpiris, publient un rapport sous le titre : *Les ressources et les besoins de la ville d'Athènes* (*Οι πόροι και οι ανάγκες της πόλεως των Αθηνών*)[1645]. Face au danger d'une explosion future de la surface urbanisée de la capitale, l'équipe municipale propose la création d'une *ceinture verte* qui entourera le centre et jouera un rôle de poumon pour les espaces centraux dégradés par la circulation intense[1646]. Les responsables espèrent – à travers l'arborisation étendue de l'espace urbain – remédier aux effets de la circulation en soulignant que la largeur des voies doit être définie d'après la fonction qu'elles assurent[1647]. En 1938[1648], Stylianos Leloudas soutient l'élargissement des trottoirs *pour des raisons de sécurité* mais il propose en même temps le réaménagement strict des places publiques selon des principes de zonage : *Ainsi, une place « architecturale » est différente d'une place « carrefour » ou d'une place ne servant qu'à accueillir des marchés et des expositions de tout genre*[1649].

[1640] ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ, Θ., « Ομιλία επί του σχεδίου της πόλεως Αθηνών », *Αρχιμήδης*, τευχ. 10, 1921
[1641] ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ, « Επί του σχεδίου της πόλεως Αθηνών », *Έργα*, τευχ. 90, 1929
[1642] LE CORBUSIER, *La charte d'Athènes*, *op.cit.*
[1643] FORBAT, F., « Η οργανική πόλις », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 4, τευχ. 38, 1933, pp. 694-703
[1644] ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Α.Η., « Νέες αντιλήψεις για τη διαρρύθμιση των πόλεων », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 2, τεύχ. 22, 1932, pp. 1089-1098
[1645] ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ, *Πόροι και ανάγκαι*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1935
[1646] ΚΡΙΜΠΑΣ, Ι., « Η εξέλιξης του σχεδίου πόλεως Αθηνών και η σημερινή προσπάθεια του Δήμου », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 9, τεύχ. 98, 1936, pp. 80-86
[1647] ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, ΚΡΙΜΠΑΣ, Η., « Το τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Αθηναίων », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 7, τευχ. 79-80-81, 1935, pp. 379-415
[1648] Entre 1925 et 1938, l'avocat Stylianos Leloudas présenta trois études pour Athènes
[1649] ΛΕΛΟΥΔΑΣ, Σ., *Αθήναι αι ευρύτεραι. Αστυνομική μελέτη και σχέδιον πόλεως δια τας Αθήνας, το επίνειον και τα άλλα εξαρτήματα αυτής*, Εν Αθήναις : Π.Δ. Σακελλάριος, 1929

En 1940, l'organisme *Administration de la capitale* (*Διοίκηση Πρωτευούσης*) présente un nouveau Plan d'urbanisme rédigé par l'architecte Patroklos Karantinos. Le plan, qui est plutôt une analyse de la situation existante, préconise les percements des grands axes dans le centre-ville[1650]. La Deuxième Guerre mondiale, et l'occupation d'Athènes par les allemands, surprennent toute intention du pouvoir central de procéder aux projets d'aménagement de l'espace. La famine, les soins des blessés et les destructions du bâti, monopolisent tout l'intérêt des autorités publiques[1651]. Athènes est libérée en 1944 et l'état de plusieurs rues ressemblera à celui du XIX^{e} siècle, quand la ville n'était qu'un village délaissé. De nombreux bâtiments sont en ruines, les chaussées sont sérieusement endommagées, des barricades se déploient partout dans les rues centrales et les places publiques sont enterrées par des constructions arbitraires[1652]. En 1945, le Service du Plan de la Ville publie un rapport sous le titre : *Schéma de réorganisation de la capitale* (*Σχέδιο Ανασυγκροτήσεως Πρωτευούσης*)[1653]. L'objectif du rapport est de proposer une stratégie globale pour la *décongestion de la capitale*. Kyprianos Mpiris, auteur principal du rapport, propose le déplacement du centre administratif loin du centre historique et la préservation de ce dernier – pour qu'il puisse enfin *respirer* – comme une zone de témoignage archéologique. Vingt ans après les propositions de la première décennie du XX^{e} siècle, le percement de grands axes et la création d'espaces libres sont vus comme la solution la plus pertinente pour le rétablissement du paysage et le bon fonctionnement de la ville.

6.1.2 Le déplacement à pied sous la loupe des ingénieurs des transports : des études pour l'aménagement des places publiques

La période entre 1920 et la fin de la Deuxième Guerre mondiale sera particulièrement féconde en propositions d'aménagement d'espaces publics dans le centre athénien. L'essor galopant de la circulation qui tracasse les responsables depuis 1920[1654], oblige à repenser l'organisation du parvis des places et la taille des avenues centrales en essayant de trouver de nouvelles solutions face au trafic ravageur. En 1925, l'ingénieur Spyros Agapitos publie un article avec une proposition pour l'organisation de la circulation de la place *Omonoia*[1655] qui, à cette époque, est déjà un carrefour de circulation où huit axes routiers convergent. Agapitos suggère qu'elle soit traversée par deux axes supplémentaires, les extensions des rues *Stadiou* et *Pireos*, et souligne l'impératif d'exploiter le *moindre espace libre* du parvis. L'ingénieur considère que les dimensions d'*Omonoia* sont trop petites pour les besoins actuels des flux et propose que les trams qui traversent la place, stationnent au milieu de son parvis afin de *gagner* de l'espace sur la chaussée. Les surfaces relativement grandes et vides des places publiques sont considérées comme des occasions merveilleuses pour mieux envisager les trajectoires des véhicules.

En 1928, Stylianos Leloudas propose le transfert du point de départ d'un grand nombre de lignes du tram, de la rue *Panepistimiou* – où elles se trouvaient – à la place *Kaniggos* en transformant cette dernière *en une place urbaine parfaite*[1656] (Image 22). Leloudas manifeste sa conviction que l'organisation des déplacements dans la ville ne réussira que si l'on utilise de nombreuses places publiques en tant que *nœuds de circulation.* Dans le

[1650] ΚΑΡΑΝΤΙΝΟΣ, Π., « Δια το σχέδιον της πόλεως των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 9, τεύχ. 100, 1936, pp. 214-218
[1651] ΓΕΡΟΝΤΑΣ, Δ., *Ιστορία του Δήμου Αθηναίων 1835-1971*, et notamment p. 368
[1652] *Ibid*.
[1653] ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Σχέδιον ανασυγκροτήσεως της πρωτεύουσας*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1946
[1654] Cf. particulièrement une série d'articles publiés dans la revue scientifique *Archimidis* [*Archemédes*] entre 1899 et 1937 : ΚΑΛΛΙΑΣ, Δ.Κ., « Η οδοποιΐα ανά τους αιώνες », *Αρχιμήδης*, τευχ. 6, 1911, pp. 21-23 et ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ, « Το πρόβλημα των οδών εν σχέσει προς τας νέας ανάγκας της κυκλοφορίας », *Αρχιμήδης*, τευχ. 9, 1921, pp. 69-73 et ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ, « Οδοί και αυτοκινητόδρομοι », *Αρχιμήδης*, τευχ. 3, 1937, pp. 129-131
[1655] ΑΓΑΠΗΤΟΣ, Σ., « Το εσωτερικόν συγκοινωνιακόν πρόβλημα κατά την διάρκειαν της κρίσεως », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 1, τεύχ. 6 , 1932, pp. 289-294
[1656] ΛΕΛΟΥΔΑΣ, Σ., « Η κυκλοφορία εις τινά κεντρικά σημεία των Αθηνών » , *Εργα*, τευχ. 77, 1928, pp. 128-131

même article, il soutient que la création de terre-pleins est nécessaire tant pour orienter la circulation que pour la *sécurité des piétons*. Le parvis de la place *Kaniggos* sera ainsi transformé en un *trottoir central rond, décoré avec de la végétation qui cachera l'abri du contrôleur du trafic qui se trouve en plein milieu de la place.* Leloudas se réfère aussi à la question du stationnement des voitures privées, et propose qu'il soit transféré sur la *place Lavriou qui ne sera plus fonctionnelle lorsque la gare n'y sera plus.*

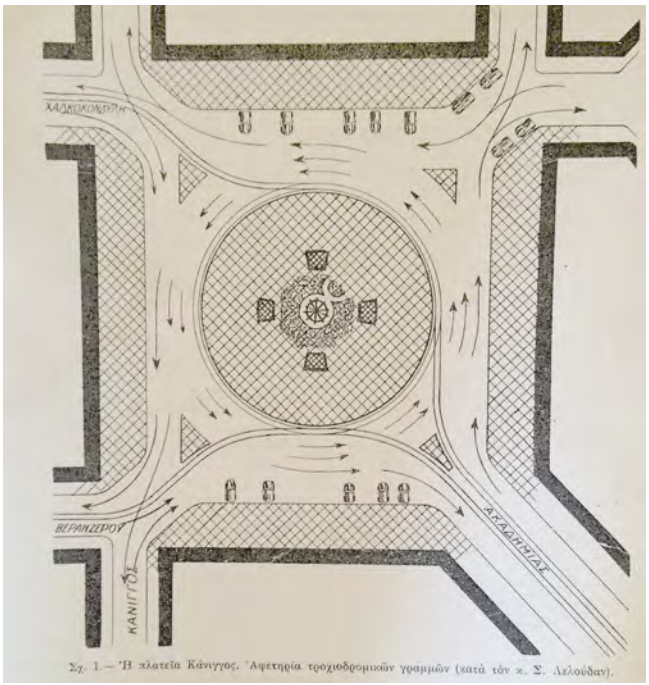


Image 22 : Le dessin de Stylianos Leloudas pour l'aménagement de la place Kaniggos. Sa proposition se base sur la réorganisation de la place à travers les lignes du tram et des terre-pleins qui assureront, selon lui, une circulation plus sûre et rationnelle des piétons (Source : ΛΕΛΟΥΔΑΣ, Σ., « Η κυκλοφορία εις τινά κεντρικά σημεία των Αθηνών » , *Έργα*, τευχ. 77, 1928, pp. 128-131)

Les percements des rues sont considérés comme la solution idéale afin d'atténuer la congestion et d'assainir la partie ancienne et sale de la ville[1657]. L'engouement pour la construction de nouvelles artères conduira les ingénieurs jusqu'à proposer de couvrir les lits des rivières d'Athènes, dont la première *victime* fut l'*Ilissos* qui, depuis l'Antiquité, coulait à l'est de la place *Syntagma*. L'étude rédigée par les ingénieurs du ministère de l'Administration de la capitale (*Υπουργείο Διοικήσεως Πρωτευούσης*) vise à créer une avenue permettant l'accélération considérable des vitesses, l'axe présenté sur les dessins est une large artère rectiligne imposée brutalement sur la topographie naturelle[1658]. En critiquant l'étude du ministère, l'architecte Kimon Laskaris est un des rares à soutenir que le sujet du tracement des nouveaux axes doit être aussi envisagé à travers des critères esthétiques et pas seulement par un rationalisme pur qui caractérise les projets des travaux publics : *La rivière d'Ilisos est plutôt une question de sentiment et moins une question de logique*[1659]. Laskaris introduit un vocabulaire complètement négligé dans l'aménagement des voies publiques : *identité, caractère, pittoresque* ou *particularité* du paysage. Il sera aussi prophétique en disant que les voies urbaines n'ont pas seulement un rôle fonc-

[1657] ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ, Ι., « Η επί του σχεδίου της πόλεως των Αθηνών », Έργα, τευχ. 91, 1929
[1658] ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, « Μια αρτηρία εντός των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 14, τεύχ. 164 , 1938, pp. 931-934
[1659] ΛΑΣΚΑΡΗΣ, Κ., « Η κάλυψις του Ιλισσού ως κυκλοφοριακή αρτηρία και ως ειδυλλιακή λεωφόρος της πόλεως των Αθηνών » *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 15, τευχ. 171, 1939, pp. 75-79

tionnel mais aussi touristique. Pour Laskaris, la valeur réelle d'une avenue moderne urbaine provient de sa capacité de diminuer le sentiment de rêverie du passant[1660] (Image 23) (Carte 21).

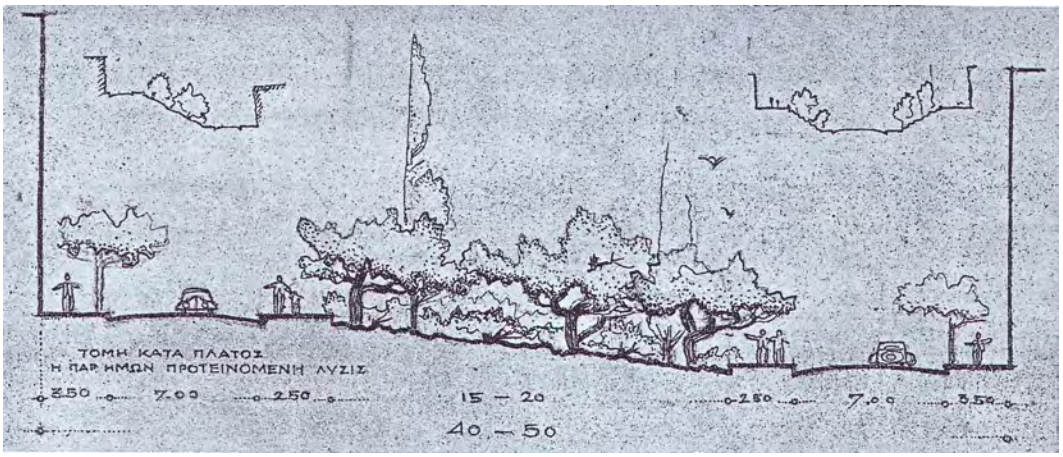
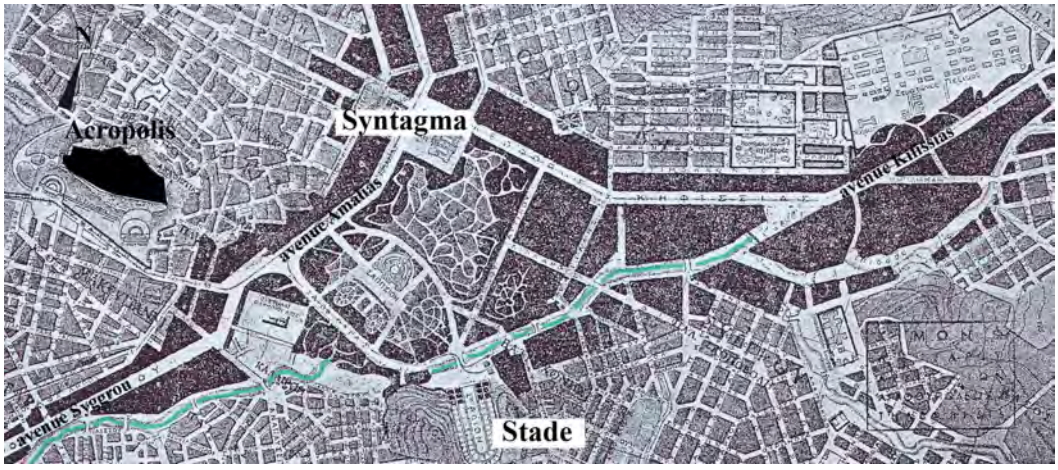


Image 23 : Croquis de l'architecte Kimon Laskaris proposant l'aménagement de la nouvelle avenue qui vient de couvrir la rivière Ilissos. Selon Laskaris, les nouveaux boulevards urbains tracés au centre de la ville doivent être régis par des valeurs esthétiques et offrir aux piétons des paysages à admirer. Toutefois, son approche reste minoritaire au sein des professionnels de l'époque (Source : ΛΑΣΚΑΡΗΣ, Κ., « Η κάλυψις του Ιλισσού ως κυκλοφοριακή αρτηρία και ως ειδυλλιακή λεωφόρος της πόλεως των Αθηνών » *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 15, τευχ. 171, 1939, pp. 75-79)



Carte 21 : Le tracé de la rivière Ilissos passant à proximité de la colline de l'Acropole. La création des grands axes urbains afin de faciliter des flux était la norme parmi les démarches des ingénieurs de l'époque. Dans le cas d'Ilissos, le lit sinueux sera couvert par une autoroute plus rectiligne (Source : fond de carte tiré de l'article ΛΑΣΚΑΡΗΣ, Κ., « Η κάλυψις του Ιλισσού ως κυκλοφοριακή αρτηρία και ως ειδυλλιακή λεωφόρος της πόλεως των Αθηνών » *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 15, τευχ. 171, 1939, pp. 75-79 et retouché par l'auteur)

En 1932, dans un article publié dans *Technika Chronika,* I. Despotopoulos présente une autre proposition pour l'aménagement de la place *Omonoia*. Despotopoulos considère la place comme un espace *vide* et *inexploité* qui ne pourra être fonctionnel que s'il assure une circulation continue : *Un grand nombre de places n'ont aucun objectif réel, elles ont été construites sans raison et sans un véritable besoin, la circulation ne crée pas en soi des places, ce qui se passe actuellement, c'est que les flux convergent indument vers un seul point*[1661]. Pour faciliter la fluidité des traversées sur la place, il propose de clôturer son parvis central avec des barreaux et d'empêcher l'accès aux piétons. La partie centrale, poursuit-il, *peut être décorée avec une végétation de base*[1662] (Image 24). En même temps, Despotopoulos notera : *C'est le devoir de tout ingénieur de proposer, non pas d'augmenter la largeur des rues, mais de conserver leur étroitesse […] les rues excessivement larges provoquent des accidents et une circulation chaotique*. L'ingénieur propose la division stricte des espaces de circula-

[1660] *Ibid*.
[1661] ΔΕΣΠΟΤΟΠΟΥΛΟΣ, Ι. Γ., « Συγκοινωνιακή διαμόρφωσις της πλατείας Ομονοίας », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 1, τευχ 7, 1932, pp. 337-344
[1662] *Ibid*.

tion *selon la vitesse utilisée* et la création d'un trottoir périphérique sur le périmètre de la place sur lequel doivent se mouvoir les passants qui *se dépêchent*. Il conclue en proposant ce qui deviendra un dogme en matière d'aménagement public au cours des années qui suivront : *l'esthétique de la Place Omonoia est l'esthétique de l'utilité.*

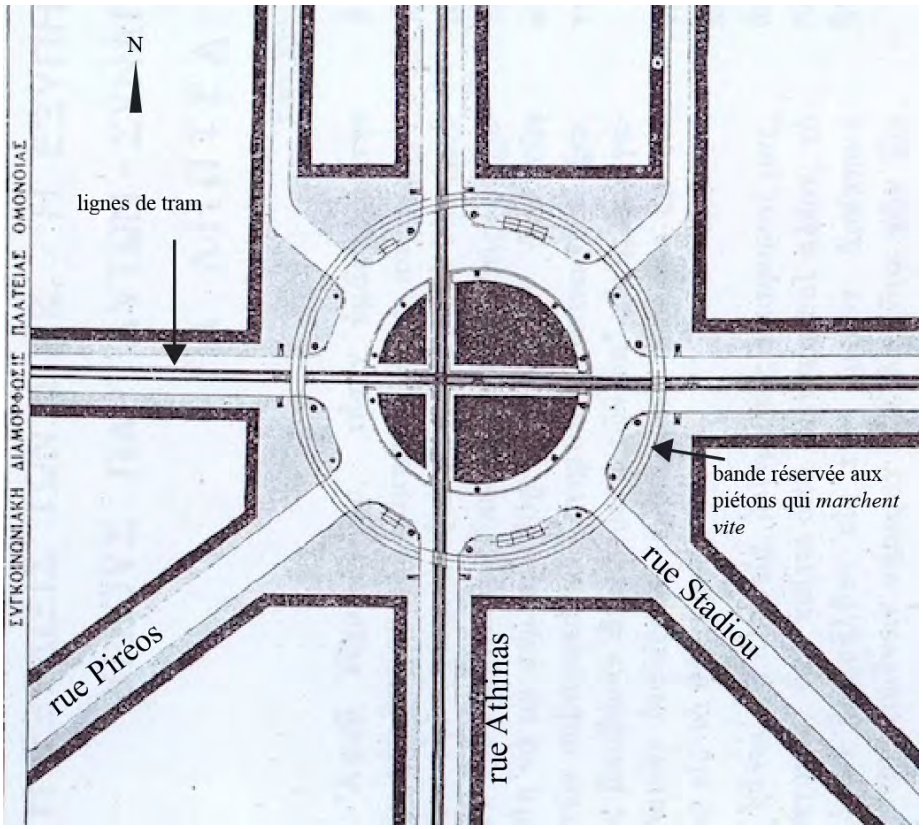


Image 24 : Dessin de I.G. Despotopoulos proposant l'aménagement de la place Omonoia en carrefour de transports urbains. Le parvis de la place n'est pas accessible aux piétons, il est traversé, en forme d'une croix, par les rails du tram. Les piétons, quant à eux, sont appelés à marcher vite dans un couloir circulaire réservé à cet effet dans le périmètre de la place (Source : fond de carte tiré de l'article ΔΕΣΠΟΤΟΠΟΥΛΟΣ, Ι. Γ., « Συγκοινωνιακή διαμόρφωσις της πλατείας Ομονοίας », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 1, τευχ 7, 1932, pp. 337-344 et retouché par l'auteur)

La même année, un autre ingénieur, Th. P. Despotopoulos, remarque que les piétons manquent d'une culture générale de comportement dans la rue[1663] et il propose *la division parfaite des mouvements* par le nivellement des trottoirs et l'installation de barreaux comme des mesures indispensables pour éviter des accidents et des *croisements inutiles* entre différents modes de transport (Image 25). Despotopoulos, dira que *le public doit apprendre aussi comment marcher, où il a le droit de s'arrêter, où traverser les rues*. Trois autres études portant sur l'aménagement de la place *Omonoia* – qui voient aussi le jour à la même époque – tentent d'organiser rigoureusement les mouvements *improvisés* sur la place. Emmanouil Avdis proposera une solution *moins coûteuse et plus simple*, il contestera l'utilité du tram, considérant que c'est un moyen obsolète de transport *que l'on doit bannir complètement et qui doit être remplacé par le bus*[1664]. Dans son étude (Image 26), le parvis de la place est divisé en deux parties, l'une centrale accueillant la circulation des véhicules, et l'autre périphérique destinée au

[1663] ΔΕΣΠΟΤΟΠΟΥΛΟΣ, Θ.Π., « Η διαρρύθμισις της πλατείας Ομονοίας απο κυκλοφοριακής απόψεως, *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 2, τευχ. 20, 1932, pp. 1028-1029
[1664] ΑΥΔΗΣ, Α., « Η διαρρύθμισις της πλατείας Ομονοίας », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 1, τεύχ. 10, 1932, pp. 524-525

stationnement. Quant à la circulation des piétons, Avdis prévoit surtout des terre-pleins pour faciliter le mouvement de ces derniers pendant la traversée de la chaussée. Dans son article, l'ingénieur Georgios Markos[1665] soutiendra que la seule manière d'assurer de l'espace pour la circulation des piétons est d'enlever des trottoirs toutes les chaises et les tables des terrasses des cafés (Image 27). Les aménageurs sont toutefois dépassés et n'arrivent pas à se mettre d'accord sur la fonction primordiale d'une place publique. En 1932, A. I. Dimitrakopoulos propose : *Les deux rôles de la place, celui de la circulation et de la promenade, doivent être distingués pendant son aménagement […] la question de l'organisation des mouvements n'est pas seulement une affaire d'esthétique ou d'arrangement des trajets piétonniers, c'est surtout un problème lié aux transports et aux flux et c'est eux qui doivent définir en premier lieu la structure interne de la place*[1666]. La Ville d'Athènes lance un concours pour l'aménagement de la place *Syntagma* mais sans réussir à choisir un lauréat[1667] par crainte de dépenses excessives. Les services techniques se contentent ainsi de diminuer la largeur des trottoirs aux carrefours des rues pour faciliter les virages des voitures. Le sujet du voisinage des piétons et des voitures devient le thème préféré de discussion parmi les ingénieurs. En 1935, Themistoklis Charitakis souligne l'insuffisance de la signalétique comme un problème supplémentaire à résoudre pendant l'aménagement des espaces publics : *Jusqu'à présent, les piétons sont obligés de résoudre en improvisant des problèmes assez complexes, admettons-le, de cinématique et de prévoir même des comportements imprévisibles des conducteurs*[1668].

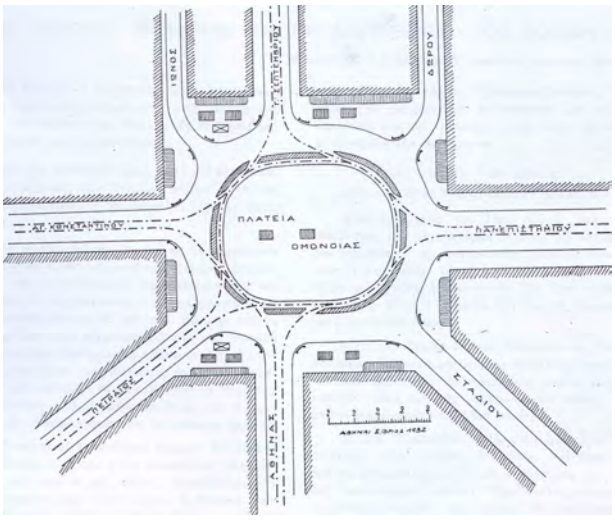


Image 25 : Dessin de Th.P. Despotopoulos proposant l'aménagement de la place Omonoia. Le parvis central de la place est reservé à la station du tram, et l'embarquement des piétons s'effectue par les terre-pleins périmétriques. Despotopoulos prévoit des zones spécialement aménagées pour accueillir les terrasses des cafés dans le perimètre de la place, afin d'éviter le chaos de la circulation sur les trottoirs (Source : ΔΕΣΠΟΤΟΠΟΥΛΟΣ, Θ.Π., « Η διαρρύθμισις της πλατείας Ομονοίας απο κυκλοφοριακής απόψεως, *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 2, τευχ. 20, 1932, pp. 1028-1029)

[1665] ΜΑΡΚΟΣ, Γ., « Η διαμόρφωσις της πλατείας Ομονοίας », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 1, τεύχ. 12, 1932, pp. 616-618
[1666] ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Α.Ι., « Η πλατεία Συντάγματος », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 8, τευχ. 88-89, 1935, pp. 689-701
[1667] «Τα βραβευθέντα σχέδια του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού Μ.Τ.Π.Υ. Πλατείας Συντάγματος», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 16, τευχ. 184, 1939, pp. 377-382
[1668] ΧΑΡΙΤΑΚΗΣ, Τ., « Η ρύθμισης της κυκλοφορίας εν Αθήναις διά καταφυγίων », *Έργα*, τευχ. 75, 1928, pp. 66-69

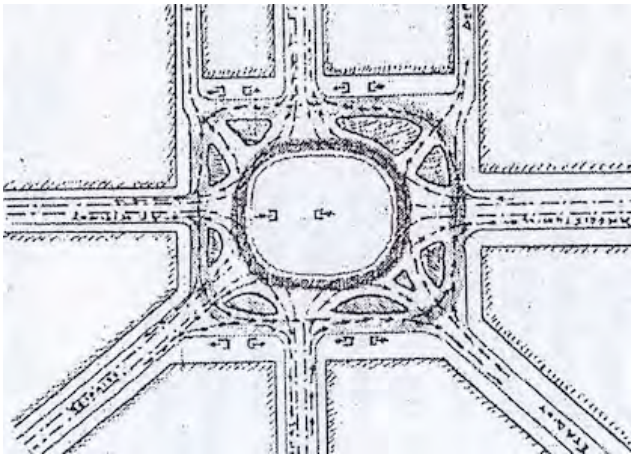


Image 26 : Dessin proposé par Emmanouil Avdis pour l'aménagement de la place Omonoia. Avdis suivra la logique de ses collègues, en divisant la place en zones de circulation strictement organisées. Son objectif est d'assurer des courbes optimales des trajets des véhicules aux croisements des rues avec la place (Source : ΑΥΔΗΣ, Α., « Η διαρρύθμισις της πλατείας Ομονοίας », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 1, τεύχ. 10 , 1932, pp. 524-525)

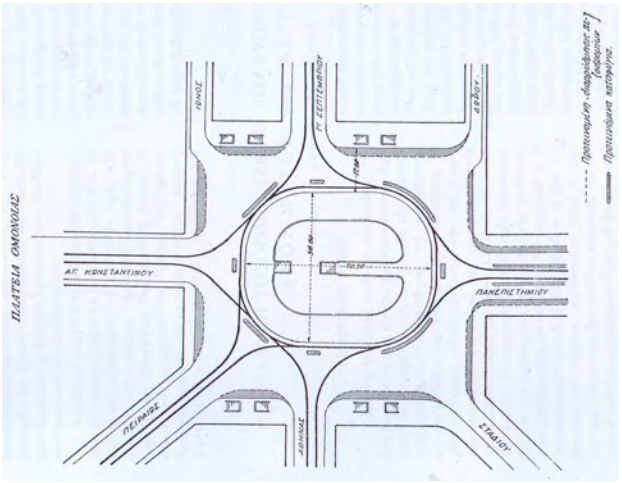


Image 27 : Dessin de Georgios Markos proposant l'aménagement de la place Omonoia en sacrifiant la largeur des trottoirs sur le périmètre au profit de l'asphalte réservé aux véhicules (Source : ΜΑΡΚΟΣ, Γ., « Η διαμόρφωσις της πλατείας Ομονοίας », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 1, τεύχ. 12 , 1932, pp. 616-618)

Au moment où les places sont transformées en nœuds de circulation, les services techniques présentent une approche beaucoup plus sensible face à l'aménagement des parcs urbains. En effet, contrairement aux chaussées macadamisées qui servent à la circulation, les enclaves vertes – au sein du dense tissu urbain – sont considérées comme les seuls endroits de détente et de bien-être pour les piétons : *Le visiteur du jardin cherche la détente et il ne doit en aucun cas ressentir la mélancolie qu'une forêt dense suscite […] le jardin doit être aménagé de manière à être lumineux, agréable et à permette au promeneur de se mouvoir à l'ombre tout en ayant une grande visibilité de l'espace*[1669]. Dans d'autres études, les ingénieurs soulignent que le boulevard – sous l'aspect d'un jardin linéaire – pourrait satisfaire les besoins de tous : *Une voie agréable rectiligne qui facilitera la communication vers le centre de la ville tant pour les piétons que pour ceux qui le traversent en voiture*[1670]. En 1935, l'architecte Vasilis Kouremenos, membre de l'Académie d'Athènes, propose le prolongement de la rue *Stadiou* en sacrifiant une partie du parvis de la place *Syntagma* dans le but de conserver le tracé rectiligne de l'avenue

[1669] ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Α., « Το Πεδίον Αρεως πάρκον », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 7, τευχ. 79-80-81, 1935, pp. 428-450
[1670] ΜΑΡΚΑΝΤΩΝΗΣ, Γ., « Θα προεκταθεί η οδός Σταδίου », *Έθνος*, 1935

vers l'ancien Stade[1671]. Toutes les propositions faites à l'époque sont ainsi imprégnées par l'angoisse de faciliter les flux même si certains professionnels commencent à s'inquiéter du problème croissant du bruit dans les nouveaux axes[1672].

L'ingénieur Emmanouil Vourekas, dans une étude publiée en 1935 (Image 28) sur l'aménagement de la place *Syntagma*, propose de conserver une partie du parvis central de cette dernière pour des activités de récréation en canalisant parallèlement le mouvement des piétons sur des passages spécialement délimités : *La traversée des piétons s'effectue dans des points de passage strictement prévus en liaison directe avec les lignes du tram […] notre principal objectif est l'organisation du mouvement pour que ce dernier s'effectue sans aucune entrave ou retard*[1673]. De nombreuses dispositions comme la mise en place de sens uniques, de passages et de feux rouges, sont proposées par les ingénieurs comme des solutions pour la rationalisation des flux pédestres sur la chaussée[1674].

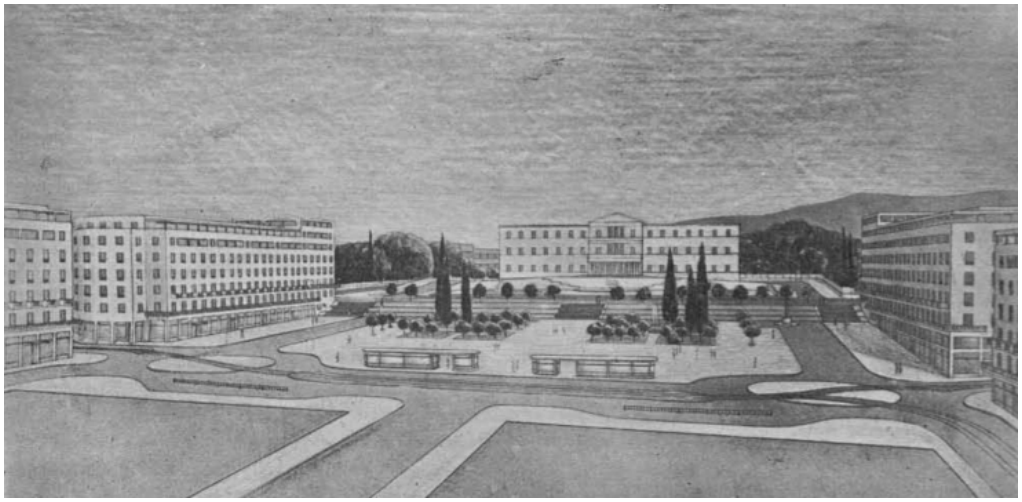


Image 28 : La proposition de l'ingénieur Emmanouil Vourekas pour l'aménagement de la place Syntagma et les voies de circulation (Source : image tiree de l'article ΒΟΥΡΕΚΑΣ, Ε., ΚΟΥΤΣΟΥΡΗΣ, Ρ., « Η διαρρύθμιση της πλατείας Συντάγματος », *Τεχνικά Χρονικά,* τευχ. 88-89, 1935, pp. 701-705)

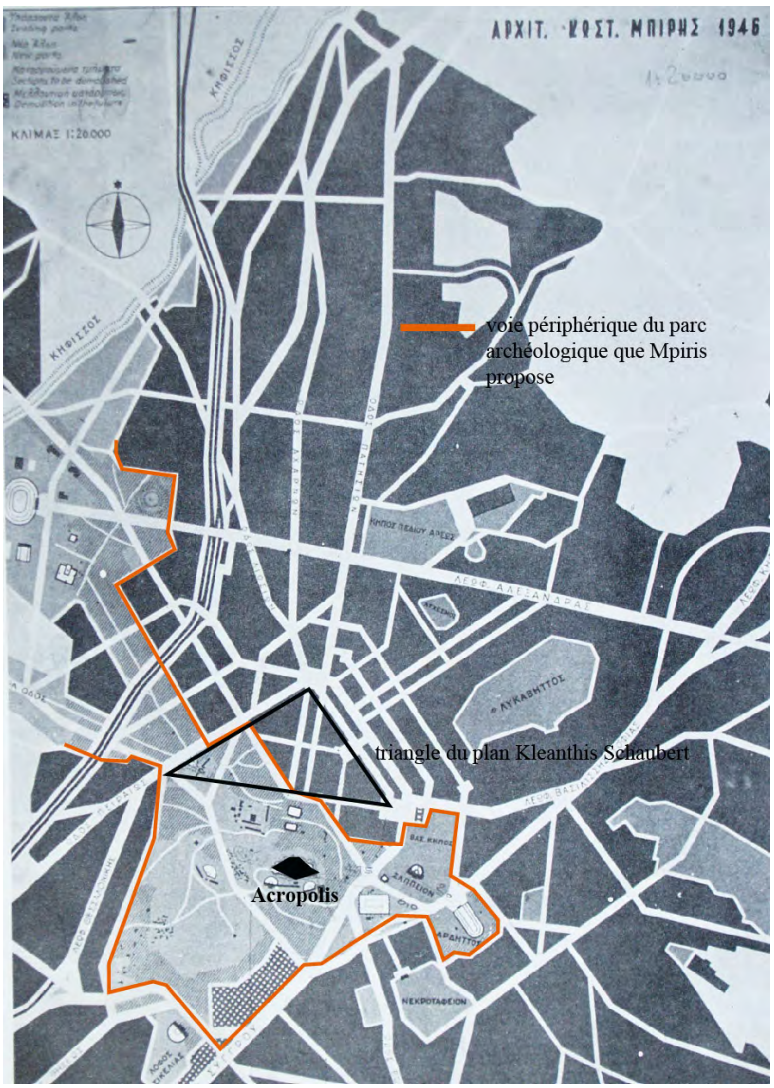
En 1941, l'architecte Ioannis Antoniadis publie deux articles présentant des propositions pour un aménagement potentiel de la place *Klafthmonos*[1675]. Il est convaincu que les places publiques joueront un rôle primordial dans la reconstruction de l'image de la ville après la fin de la guerre : *La place attirera l'intérêt de tout le monde […] elle sera le lieu principal de l'expression de la joie et pour cette raison nous sommes appelés à la doter d'une image respectable.* L'auteur souligne qu'Athènes ne doit pas se plier aux principes de la Charte d'Athènes : *Notre ville s'est formée avec son propre caractère et elle n'aura jamais l'intensité de circulation des grandes métropoles européennes.* Antoniadis fut le premier à s'interroger sur les principes esthétiques qui devraient caractériser l'aménagement des places, *une belle disposition des voies publiques exigerait la restriction de leur longueur, l'alternance des parties rectilignes avec des parties courbes […] il nous faut des approches personna-*

[1671] ΜΕΛΑΜΠΙΑΝΑΚΗ, Ε., et notamment p. 361
[1672] ΚΡΙΜΠΑΣ, Ι., « Ο θόρυβος εν τη πόλη και τα μέτρα περιστολήν αυτού », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 8, τευχ. 93, 1935, pp. 849-855. Cf. aussi ΡΑΥΤΟΠΟΥΛΟΣ, Θ.Ι., « Η περιστολή του θορύβου εν Αθήναις και η ρύθμισης της κυκλοφορίας », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 8, τευχ. 94, 1935, pp. 939-941
[1673] ΒΟΥΡΕΚΑΣ, Ε., ΚΟΥΤΣΟΥΡΗΣ, Ρ., « Η διαρρύθμιση της πλατείας Συντάγματος », *Τεχνικά Χρονικά*, τ.8, τευχ. 88-89, 1935, pp. 701-705
[1674] ΚΡΙΜΠΑΣ, Ι., « Ο θόρυβος εν τη πόλη και τα μέτρα προς περιστολήν αυτού », *op.cit.* Cf. aussi ΡΑΥΤΟΠΟΥΛΟΣ, Τ.Ι., « Η περιστολή του θορύβου εν Αθήναις και η ρύθμισης της κυκλοφορίας », *op.cit.*
[1675] ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ, Ι., « Το ζήτημα της πλατείας Κλαυθμώνος », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 20-21, τευχ. 235-236 1941, p. 287

lisées pour chaque rue […] essayer de redonner à chaque place son caractère spécifique[1676]. Les places, note Antoniadis, sont avant tout porteuses de symbolismes, *il faut ériger des bâtiments remarquables au milieu des espaces libres […] en assurant un espace nécessaire entre le spectateur et l'édifice*, et il conclue en disant que ces principes fourniront un *équilibre artistique* aux espaces publics en stimulant le *sentiment* du piéton lorsqu'il s'y promène. L'architecte note au sujet de l'orientation du piéton : *Lui qui souhaite aller de la rue Ermou à la rue Stadiou il se trouvera un peu perdu à cause des nombreuses ruelles tordues qu'il ne connaît pas bien, il se trouvera en grande difficulté pour trouver son chemin.* Dans un deuxième article, le même auteur soulève la question de l'échelle de l'espace public en insistant sur l'importance des perspectives visuelles pour l'expérience totale du piéton : *Les vastes trous créés par des îlots non bâtis ou par des immeubles écartés de la rue sont des coupures brutales à la continuité des façades et découragent les pas des passants […] il est largement admis que le commerce a besoin de la continuité des rez-de-chaussée*[1677].

En 1945, le directeur du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes, Kyprianos Mpiris, publie une étude sous le titre *Plan de Réorganisation de la capitale* (*Schedio Anasygkrotisis Protevousas*) dans lequel il propose le transfert de tous les services d'administration à l'extérieur du bassin – à la ville de *Megara* – et l'aménagement du centre historique par des parcs, des espaces libres et des percements de voies. Mpiris suggère que le transfert des services publics fera baisser les prix des terrains et permettra d'effectuer des interventions radicales dans le dense tissu urbain[1678]. Il envisage le centre d'Athènes en tant qu'une zone étendue uniforme qui s'appellera *Parc de l'ancienne Athènes*, qui comprendra tous les monuments antiques et modernes. La presque totalité du noyau ancien devait être détruite pour laisser la place aux fouilles archéologiques, seuls les monuments isolés considérés comme présentant une importance architecturale devront être préservés. Suite aux évaluations de Mpiris, le coût de l'expropriation s'élèvera à 320 millions de drachmes[1679]. Le plan de Mpiris (Carte 22), qui se basait sur le percement de nombreux axes en plein cœur de la ville (dont le plus important est celui autour du rocher de l'Acropole), est resté sans écho auprès des autorités centrales[1680], mais il bouleversera l'opinion publique. Le plan est finalement irréalisable car il ne va pas dans le sens des démarches de l'État qui octroie de grandes surfaces d'espaces libres, du centre de la ville, aux investisseurs privés.

[1676] ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ, Ι., « Διαρρύθμισης του κήπου του Κλαυθμώνος », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 20-21, τευχ. 229-230 1941, pp. 165-174
[1677] *Ibid.*
[1678] ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Αι Αθήναι. Από τον 19ο εις τον 20ο αιώνα*, *op.cit.*
[1679] ΚΑΛΑΝΤΖΟΠΟΥΛΟΥ, Μ., *Πολιτική μεταφορών στην Αθήνα. Ιστορικό-προβλήματα-προοπτικές*, *op.cit.*
[1680] En effet, l'État considère que la création d'un parc archéologique sur une surface si étendue créera une division importante entre la vieille ville et les quartiers périurbains, et que l'extension des espaces verts autour de la colline de l'Acropole perturberont l'équilbre du paysage entre le Parthénon et l'ancienne ville d'Athènes



Carte 22 : Plan de Kyprianos Mpiris proposant le tracement des nouveaux axes dans la capitale et la création d'un parc archéologique étendu autour de la colline de l'Acropole (Source : fond de carte tiré de l'ouvrage ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Αι Αθήναι. Από τον 19ο εις τον 20ο αιώνα,* Αθήνα : Μέλισσα, 1965 et retouché par l'auteur)

Au fil des années, les articles des ingénieurs portent moins sur des principes de conceptualisation et plus sur des instructions concrètes d'entretien des voies, *les trajectoires des véhicules se confondent […] ce désavantage peut être facilement résolu par l'arrondissement des coins des trottoirs*[1681]. Les préconisations présentées à l'époque, signalent le début d'une période où chaque changement lié à la surface du mouvement pédestre se pliera aux exigences de la circulation automobile. La question de l'organisation de la circulation dans la capitale atteint des proportions gigantesques. En 1949, l'Association Polytechnique d'Athènes (*Ελληνικός Πολυτεχνικός Σύλλογος*) organisera une série de conférences sur le sujet de la gestion du trafic dans la capitale[1682]. Les conclusions se focalisent davantage sur des mesures de contrôle et moins sur des idées d'aménagement de l'espace public. En ce qui concerne le mouvement piétonnier, il continue d'être un facteur d'embarras sur la chaussée, et les résultats de certaines enquêtes faites sur le terrain conduisent les ingénieurs à proposer deux mesures principales : l'expansion des passages piétons dans plusieurs rues et la diminution considérable des trottoirs dans les rues *Akadimias*, *Vasillissis Sofias*, *Panepistimiou* et *Korai*. L'Association proposera aussi le bannissement progressif des rails du tram, le déplacement de l'entrée du métro loin du parvis central de la place *Omonoia* et la création de passages souterrains pour les piétons. Quant aux avenues présentant une densité accrue de trafic, comme dans le

[1681] « Διαμόρφωσις κατά της γωνίας των οικοδομών και πεζοδρομίων », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 26, τευχ. 301, 1949, pp. 352-355
[1682] ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ, « Ρύθμισις της κυκλοφορίας εντός της πόλεως των Αθηνών », Τεχνικά Χρονικά, τ. 26, τεύχ. 304, 1949, pp. 519-519

cas de rue la *Othonos*, le premier réflexe des responsables est de diminuer la largeur des trottoirs en faveur du bitume. L'ingénieur Christoforos Oikonomou propose en 1949 le tracement d'une avenue de quarante mètres de largeur pour réunir la rue *Akadimias* avec l'avenue *Amalias, en sacrifiant une petite partie du Jardin royal* […] *si c'est nécessaire nous proposons la mise en place d'une seule direction de trottoirs dans le sens inverse de celle des voitures […] Quant aux places publiques, celles-ci sont partout dans le monde des espaces de stationnement mais ici, soit nous n'avons pas de places, soit les seules que nous avons nous les transformons en jardins clôturés ou en cafés en plein air*[1683].

La majorité des articles publiés à l'époque sont rédigés par des ingénieurs du trafic qui – dans un contexte international[1684] – approchent la question du *paysage* de la voie publique principalement comme une question technique sujette à l'ingéniosité des services des travaux publics. Seule une minorité d'architectes posera la question de l'esthétique de l'espace public ; à cet égard, un article, rédigé en 1941 par Aris Konstantinidis, est publié dans la revue *Technika Chronika*. Konstantinidis souligne l'importance de tenir compte de la perception des piétons dans l'organisation de leur mouvement dans l'espace et il insiste sur le fait que la voirie n'est pas une affaire en *deux dimensions*, mais un espace en trois dimensions surtout du point de vue de celui qui marche dans la ville[1685]. Toutefois, la conviction de Konstantinidis reste lettre morte face aux bombardements d'articles scientifiques démontrant le contraire, c'est-à-dire que l'obligation des autorités est de s'occuper prioritairement du sujet de la *circulation* et de ses effets pervers sur la congestion. Les grands investissements effectués pour l'extension de la voirie après la guerre, remontent à cette période, entre 1920 et 1940, de vifs débats au sein de la communauté académique et scientifique.

6.1.3 Le réseau des transports : vecteur de concentration et de diffusion de la marche

En 1916, à la même époque où l'industriel Henry Ford annonce que son cheval familial remplacera vite les chevaux dans les routes, le président Woodrow Wilson aux États-Unis lance un programme fédéral pour la construction massive de routes partout dans le pays[1686]. Ainsi, au cours des années 20 sont jetés les fondements de la prédominance de la voiture individuelle dans le paysage urbain international. Comme le note Marc Desportes, toute organisation urbaine sera bouleversée afin de recevoir le nouveau mode de transport[1687]. Or, les problèmes ne tarderont pas à venir, les nuisances, les fumées excessives et les accidents tracassent jour après jour les responsables. Les effets indésirables des quatre roues deviendront la raison principale d'une réflexion sur le rôle de la marche dans le système des transports ; les responsables sont catégoriques : le piéton doit être protégé. Pendant toute la période de la multiplication des flux véhiculaires dans les rues, la marche connaîtra deux changements majeurs : d'abord elle sera marginalisée d'un espace qui lui était traditionnellement confié et, deuxièmement, elle sera caractérisée comme un *mode de transport lent* soumis à une série de règles et de restrictions. Les aspirations du Corbusier au sujet de la planification des centres urbains sont largement diffusées en Europe, *on lutte contre le hasard, contre la paresse apportant la mort, on aspire à l'ordre […] la géométrie*[1688]. Les nouveaux codes de la route apparus en France révèlent un effort pour morceler l'espace public en zones de vitesses

[1683] ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Χ., « Η κυκλοφορία εντός των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 305, 1949, pp. 554-560
[1684] En 1934 est organisée à Munich la VII[e] conférence internationale de la voirie. Cf. ΖΑΝΝΟΣ, Δ., « Το VII διεθνές συνέδριον οδοποιΐας : Μόναχον 3-8 Σεπτεμβρίου 1934 », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 6, τεύχ. 67-68, 1934, pp. 916-944. Cf. aussi ΚΡΙΜΠΑΣ, Κ., « Η εξέλιξις της οδοποιΐας εν τη πόλει των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 6, τεύχ. 67, 68, 69 , 1934, pp. 991-994
[1685] ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ, Α., « Πολεοδομικά προβλήματα », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 21-22, τευχ. 235-236, 1941, pp. 269-271
[1686] ORFEUIL, J-P., *Je suis l'automobile*, Paris : L'Aube, 1994 et notamment pp. 9-12
[1687] DESPORTES, M., *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace XVII[e]-XX[e] siècle*, Paris : Gallimard, 2005 et notamment pp. 200-205
[1688] LE CORBUSIER, *Urbanisme*, *op.cit.*, et notamment p. 86

différentes : *Les piétons dûment avertis doivent se ranger pour laisser passer les véhicules, cycles, bêtes de charge […] lorsqu'une partie de la rue est aménagée spécialement en trottoir ou piste en vue de circulations déterminées il est interdit d'y circuler ou d'y stationner avec d'autres modes de locomotion*[1689].

La vague migratoire de 1922 a lieu au moment où les investissements dans le système des transports en commun sont à leur apogée à Athènes. Or, les crises politique et surtout urbaine deviendront très vite une entrave à cette politique. Les gouvernements tournent tout leur intérêt à la construction des réseaux routiers. D'un côté, l'État n'effectue aucune extension du réseau existant, et d'un autre côté, les besoins accrus en déplacements dans le centre sont confiés aux capitaux privés qui installent des lignes de bus. Le réseau des transports métropolitains se trouvera à la merci d'une série de gestionnaires différents qui n'ont aucune coordination entre eux. Des lignes de bus sont mises en place selon la demande qui a lieu en fonction des différentes saisons. Les quartiers les plus peuplés profitent d'une combinaison des lignes de bus vu que leurs propriétaires cherchent surtout *l'argent facile* au détriment d'une stratégie à long terme. Il s'agit d'un contexte fatal pour le paysage des espaces publics dans le centre, et en même temps personne ne conteste l'essor galopant des véhicules privés. En 1929, un article publié dans la revue technique, *Travaux (Έργα*), souligne : *Vu que la voiture satisfait des besoins primordiaux de la société nous n'avons aucun droit de la soumettre aux restrictions ou aux contrôles fiscaux mais nous devons lui donner de la liberté pour que sa circulation suive une évolution harmonieuse*[1690]. En 1920, circulent à Athènes 9 380 automobiles, un chiffre qui s'élève à 34 780 en 1930[1691]. Or, l'augmentation du nombre de voitures s'accompagnera d'une multiplication des accidents. Robert Musil tire la sonnette d'alarme en 1931 en disant : *Les autos filaient dans la clarté des places sans profondeur. La masse sombre des piétons se divisait en cordons nébuleux […] l'enchevêtrement d'innombrables sons créait un grand vacarme barbelé*[1692]. En très peu de temps, la largeur considérable des avenues *Stadiou* et *Panepistimiou* se transformera en une *piste de courses pour les voitures*[1693]. En 1925, sur le carrefour des rues *Stadiou* et *Aiolou* – que les Athéniens appelleront *Chafteia* – passe, aux heures de pointe, la *moitié des voitures qui circulent dans toute la ville*[1694].

En 1925, les trois compagnies qui gèrent le réseau des transports en commun à Athènes s'associent au groupe anglais d'électricité, *Powel and Traction Finance Company*, qui signe une convention avec le gouvernement dictatorial de Theodoros Pagkalos et acquiert le monopole de tous les transports en commun dans la capitale. Deux grandes sociétés sont ainsi créées : la *Société des voies ferrées grecques* Ε.Η.Σ (*Εταιρεία Ελληνικών Σιδηροδρόμων*) dirigera la voie ferrée entre Athènes et Le Pirée, et la *Société des transports électriques* (*Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών Η.Ε.Μ*) qui gérera le tram, les lignes de bus et la création d'une nouvelle voie ferrée – appelée ligne K – entre la place *Attiki,* près d'Omonoia, et Kifissia[1695]. Mais l'événement le plus significatif fut l'extension de la ligne Athènes-Pirée de *Monastiraki* jusqu'à *Omonoia* et l'inauguration d'une nouvelle station de train sur la place *Omonoia* en 1930 (Image 29).

[1689] *Le nouveau code de la route. Automobilistes ! Conducteurs ! Cyclistes ! Piétons ! Vos obligations*. *Vos droits* (décret du 31 décembre 1922 sur la circulation publique en Francee), (http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb33977553f/PUBLIC)

[1690] ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Μ., ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ, Π., « Το αυτοκίνητον ως μέσο συγκοινωνίας » , *Έργα*, τευχ. 107, 1929

[1691] En 1928, parmi les 16 161 véhicules circulant dans la ville, 1 317 sont privés et 3 871 sont des vélos. Cf. ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η Αθήνα και οι Αθηναίοι. Η ζωή στην πρωτεύουσα τα πρώτα εκατό χρόνια της, Αθήνα* : Φιλιππότης, 1982

[1692] MUSIL, R., *L'homme sans qualités*, Paris : Seuil, 1957 [1931] et notamment pp. 15-16

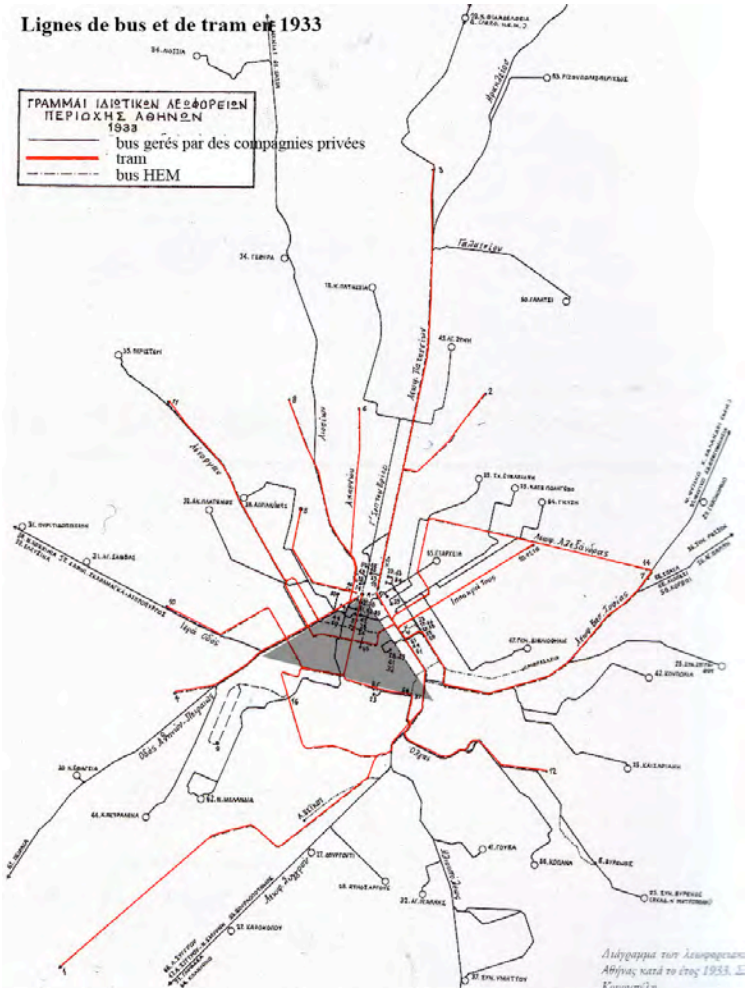
[1693] ΜΟΥΛΛΑΣ, Π., MENTZOY, B., (eds.), *Σελίδες για την Ελλάδα του 20ου αιώνα. Κείμενα γάλλων ταξιδιωτών*, *op.cit.*

[1694] ΧΑΤΖΙΩΤΗΣ, Κ., *Πλατεία Ομονοίας. Η καρδιά της Αθήνας*, *op.cit.*

[1695] Le tunnel ne fonctionnera qu'en 1948. Le train à vapeur devient caduque et met fin à ses trajets en 1938, et la liaison du centre-ville avec les bourgs du nord est assurée dorénavant par des bus privés. Cf. ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., *Αθήνα 1830-2000. Εξέλιξη-πολεοδομία-μεταφορές, op.cit.*, et notamment p. 124

Image 29 : La place Omonoia en 1935 nouvellement aménagée suite à l'inauguration de la station du train en sous-sol et des entrées/sorties donnant sur le parvis central (Source : photo tirée de l'ouvrage ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - περιχώρων*, Αθήνα : Μίλητος, 2007)

La société H.E.M a le droit exclusif d'installer, dans un périmètre de vingt kilomètres de la place Omonoia, des rails de tram et des lignes de bus. En quelques mois, les véhicules verts de bus importés d'Angleterre – que les Athéniens appelleront *sardelovarela* (barils de sardines) – rempliront les rues du centre en partageant les voies avec cinquante nouveaux bus diesel supplémentaires. Entre 1926 et 1930, le trafic des passagers augmente vertigineusement. Or, après 1930, les propriétaires de bus privés jettent de l'huile sur le feu en s'arrêtant aux stations du tram pour prendre illégalement des passagers. En 1930, 175 wagons de trams circulent dans les rues d'Athènes et 93 trams sont remorqués. Les lignes *Patission*, *Kallithea*, *Ampelokipoi*, *Pagkrati* et *Kolokinthou,* où se trouvent d'ailleurs les quartiers les plus peuplés, seront bondées de passagers (Carte 23).



Carte 23 : Le réseau des lignes de bus et de tram traversant le centre-ville d'Athènes. En couleur gris foncé, la surface du triangle structurant le Plan de Kleanthis et Schaubert (Source : carte tirée de l'ouvrage ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - περιχώρων*, Αθήνα : Μίλητος, 2007 et retouchée par l'auteur)

En 1937, le gouvernement signe une nouvelle convention avec la société H.E.M visant l'entretien du réseau du tramway. En 1939, le trafic des passagers dans tout le réseau de H.E.M connaîtra son apogée avec 150 709 814 passagers voyageant vers et à partir du centre-ville pendant toute l'année. Cependant, la guerre ébranle les plans de l'entreprise H.E.M. En 1940, les nouveaux trams jaunes de H.E.M de design italien suscitent la surprise des passants dans les rues athéniennes, ils admirent ces véhicules modernes, confortables et rapides qui mettront fin à une série de pratiques improvisées du passé, comme celle de *skalomaria* (l'agrippage illégal au dernier wagon)[1696]. Pendant la guerre, les trams circulent entre 5h15 et 22h et constituent le seul moyen de déplacement dans la ville. Entre les bombardements, la peur et les contrôles d'identité, les Athéniens remplissent les places publiques formant de longues queues en attendant de monter à un wagon pour accéder à la côte littorale qui – pendant les mois estivaux – est la seule distraction dans une quotidienneté contraignante[1697].

[1696] ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - περιχώρων,* τ.2, et notamment p. 913
[1697] ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ, Ε., *Οι συνταγές της πείνας. Η ζωή στην Αθήνα την περίοδο της κατοχής*, Αθήνα : Οξυγόνο, 2011

Après 1920, toutes les bourgades et les quartiers éloignés du centre ne sont desservis que par des bus privés dont les départs ont principalement lieu autour des places *Omonoia* et *Klafthmonos*.[1698] Vers la fin des années 20, le nombre de bus a tellement augmenté que l'État impose des restrictions à l'autorisation de nouveaux permis ; les bus privés concurrencent très rapidement les trams. Les conducteurs profitent des lacunes du réseau du tram et offrent un service beaucoup plus efficace – du moins les premières années – vers les quartiers ouvriers mais aussi vers les quartiers bourgeois à *Marousi*, *Chalandri* et *Faliro*. Il est significatif qu'en 1925, 700 bus circulent dans le centre d'Athènes et qu'un an après ce chiffre soit passé à 1160.

L'*apoplexie* des rues et les intérêts des capitaux privés visant l'expansion du réseau viaire dans le pays, conduisent la communauté scientifique et le gouvernement à soutenir que le tram – dont le réseau compte soixante-cinq kilomètres de lignes[1699] – est le coupable principal de tous les maux de la circulation dans les artères centrales. En 1927, la Convention *Makri*[1700] est adoptée et officialise le début d'une période d'importants travaux routiers dans tout le pays. Quant à la société H.E.M, elle fera de moins en moins d'investissements dans l'entretien du réseau du tram. Les stations pour l'embarquement et la correspondance sont rassemblées autour de la place *Omonoia* qui relie le centre à toutes les banlieues du nord, et sur la place *Kaniggos* qui relie le centre aux banlieues littorales[1701]. Entre 1926 et 1930, le nombre de passagers utilisant les réseaux de H.E.M augmente de façon spectaculaire[1702]. Les rues autour de *Monastiraki*, *Omonoia*, *Panepistimiou* et *Mitropoleos* sont remplies d'Athéniens qui se déplacent quotidiennement vers les autres centralités du bassin. Les propriétaires des bus, voyant leurs intérêts menacés, boycottent régulièrement les véhicules de H.E.M et les embouteillages deviennent un phénomène quotidien (Image 30). Déjà depuis 1920, le gouvernement examinait la possibilité de créer un réseau étendu du métro. En 1925, l'ingénieur Alexis Verdelis présente une proposition pour un réseau de cinq lignes souterraines en faisant d'*Omonoia* le pôle majeur de tout le réseau métropolitain[1703]. Cependant, aucune de ces propositions ne verra le jour et les conflits de la guerre causeront de sérieux dégâts sur l'intégralité du réseau ferré. Pendant les années 30 et 40, les bus gagnent en popularité et deviennent finalement la seule solution possible pour les transports urbains, permettant ainsi à l'État de ne pas devoir face à ses obligations de mise en place d'infrastructures coûteuses en site propre.

[1698] ΚΙΤΣΙΚΗΣ, Ν., ΚΟΡΩΝΗΣ, Σ., ΜΑΤΣΑΣ, Α., « Εισήγησις εις το ανώτατον συγκοινωνιακόν συμβούλιον επί των συμφωνιών Λονδίνου δια τα ζητήματα τ' αφορώντα την σύμβασιν 'περί προμήθειας ηλεκτρισμού και περί μεταφορών' », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 5, τεύχ. 59-60, 1934, pp. 510-536

[1699] ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - περιχώρων, op.cit.*, et notamment p. 867

[1700] La convention Makri est signée en 1928 entre l'État et le revendeur de Shell en Grèce et concerne la construction d'un réseau étendu d'autouroutes partout dans le pays. Cf. PEPELASIS-MINOGLOU, I., « Land transport public works in Greece during the 1920s », *The Journal of Transport History*, no. 19, 1988, pp. 33-49

[1701] ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., *Αθήνα 1830-2000 : Εξέλιξη-πολεοδομία-μεταφορές, op.cit.*

[1702] ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - περιχώρων, op.cit.*, et notamment p. 902. La convention Power interdisait la fourniture de nouveaux permis aux propriétaires de bus privés pour des tranports publics

[1703] *Ibid*.

Image 30 : La rue Panepistimiou en 1967. L'affluence des bus et des voitures de particuliers créent une congestion permanente sur la chaussée, et les trottoirs, même larges, sont très vite remplis de piétons à la fin des années 50, pendant plusieurs heures de la journée (Source : photo tirée de l'ouvrage ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - περιχώρων*, Αθήνα : Μίλητος, 2007)

Toutefois, le chaos qui règne dans les rues fait en sorte que, d'un côté les ingénieurs cherchent des solutions toujours d'urgence, et, d'un autre côté, les piétons sont découragés car la marche ressemble de plus en plus à un combat de survie plutôt qu'à une expérience agréable.

6.1.4 Le passant face à l'augmentation des vitesses

La vie quotidienne des piétons connaîtra ainsi des bouleversements importants. La marée de voitures imprègne le paysage des rues et a des impacts sur les rythmes de la marche. En 1929, le corps de la police municipale est responsable du maintien de l'ordre et de la propreté dans les voies publiques. Une série de dispositions policières oblige les carrosseurs à nettoyer la rue des ordures de leurs animaux et impose aussi aux piétons des règles spécifiques de comportement dans l'espace public. Ces derniers sont néanmoins obligés de *ne pas cracher dans la rue*, de *ne pas lever leurs cannes* mais aussi de *ne pas rester debout au milieu du trottoir* ou de la chaussée à discuter[1704].

La plupart de piétons doivent faire face aux conditions désagréables dans les transports en commun chaque fois qu'ils essayent d'accéder au centre ou de rentrer chez eux, *des cris, des protestations, des rires, des pleurs, des gens se poussent, s'entassent, se plaignent. Telle est la scène dans le tram qui rentre à Kolokynthou chaque*

[1704] ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗ, Μ., *Ματιές στην Αθήνα που έφυγε*, τ. 2, Αθήνα : Φιλιππότης, 1996 et notamment p. 192

dimanche soir[1705]. Les rues – qui traditionnellement constituaient des destinations de prédilection pour la promenade – perdent leur tranquillité et leurs derniers promeneurs solitaires. Les places centrales, fréquentées par des foules hétérogènes, sont davantage des lieux de passage et moins de séjour. Les agents de la circulation et les voyageurs précipités sont les nouvelles figures dominantes du paysage urbain. Le premier agent de la circulation apparaîtra à Athènes au croisement des rues *Stadiou* et *Aiolou* à *Hafteia*[1706]. Un chroniqueur de l'époque disait : *la volonté du conducteur n'a pas d'importance, ce sont le policier et l'objectif suprême de fluidité qui s'imposent aux préférences individuelles*[1707]. L'espace libre devient rare, le stationnement des voitures, les stations de bus et de trams et les brefs arrêts des véhicules consomment de plus en plus l'espace vital du piéton. La marche se perd dans la marée des camions, des wagons et des voitures dans les rues et elle se retranche dans des lieux très spécifiques surtout au sein de la vieille partie de la ville. La placette *Ierou Lochou* est le seul endroit où les Athéniens peuvent encore trouver des landaus qui sont surtout utilisés pour des déménagements ou par certains nostalgiques du passé.

La place *Omonoia*, suite à l'inauguration de la station du train en 1930, est inondée de véhicules. Sa proximité de la place *Lavriou* fait que toute la zone concentre la majorité des connexions de la capitale avec les autres régions en Grèce. Le départ du train vers les bourgs bourgeois de *Kifissia* s'effectue néanmoins sur la place *Attiki*, ce qui attirera une partie de la clientèle riche des cafés d'*Omonoia*[1708]. La concentration des départs dans la partie ouest de la ville contribuera à distinguer *Omonoia*, caractère son bruyant, de la place *Syntagma* qui conservera une ambiance plus paisible et plusieurs de ses usages de la période précédente (Image 31). Les trottoirs des rues *Stadiou* et *Panepistimiou* débordent d'énergie en raison des commerces et des salles de spectacle célèbres qui se trouvent sur ces deux axes (Image 32).

Image 31 : La place Syntagma en 1939. Les nombreuses terrasses des cafés et des restaurants couvrent presque la totalité du parvis et de la place qui devient, à la fin des années 30, une destination de loisir célèbre pour tous les Athéniens (Source : photo tirée de l'ouvrage ΙΩΑΝΝΟΥ, Γ., *Η Αθήνα μέσα από καρτ ποστάλ του παρελθόντος*, Αθήνα : Ι. Σιδέρης, 2002)

[1705] ΣΙΤΑΡΑΣ, Θ., *Η παλιά Αθήνα ζει, γλεντά, γεύεται 1834-1938*, *op.cit.,* p.307
[1706] ΜΕΛΑΜΠΙΑΝΑΚΗ, Ε., *Οι πλατείες της Αθήνας 1834-1945. Διαδικασία διαμόρφωσης, λειτουργία, πολεοδομική σημασία*, *op.cit.,* p. 399
[1707] ΜΠΑΡΛΑΣ, Φ., Οι τροχονόμοι, In Ρ.Η. Αποστολίδης (eds.), *Άπαντα*, Αθήνα : Τα Νέα Ελληνικά, 1980
[1708] ΔΟΥΚΑ, Μ., «Αθηναϊκή ανθρωπογεωγραφία. Η Ομόνοια εκατό χρόνια πριν », *Το Βήμα της Κυριακής*, 10 Αυγούστου 1997

Image 32 : La rue Stadiou en 1939 où de nombreux commerces s'adressant à la classe moyenne se sont intsallés (Source : ΙΩΑΝΝΟΥ, Γ., *Η Αθήνα μέσα από καρτ ποστάλ του παρελθόντος*, Αθήνα : Ι. Σιδέρης, 2002)

Dans la rue *Stadiou*, à la hauteur de la place *Klafthmonos*, les couples d'amoureux demandent des photos instantanées aux photographes en plein air[1709]. Quelques mètres plus loin, sur les trottoirs inondés des rues *Ermou* et *Mitropoleos*, une foule se bat pour marcher et pour traverser la chaussée étroite où passent aussi deux lignes de tram (les numéros 10 et 15). La rue *Aiolou*, n'étant pas aussi fastueuse qu'*Ermou*, offre cependant une très grande gamme de produits bon marché et constitue une destination très prisée des Athéniennes, particulièrement pendant les vacances de Noël. La rue *Athinas* s'intègre aussi dans cette zone étendue de commerces populaires avoisinant la place *Monastiraki*. La zone – connue sous le nom *jardin des miracles* – est quotidiennement très animée par des piétons visitant le marché central Varvakeios et très bien desservie par la ligne 9 du tram qui longe la rue Athinas[1710]. Surtout pendant la période des fêtes nationales et religieuses, la marche se transforme en une véritable épreuve en raison de la foule. Les piétons se mêlent ainsi à une masse de colporteurs occasionnels qui restent debout avec leurs étalages et vendent des produits confisqués ou jetés par des commerçants dont les entreprises sont en faillite : *Celui qui n'avait rien à faire – et ils étaient nombreux à Athènes – celui qui n'avait pas de métier, celui qui se trouvait dans la rue sans d'autre compétence que sa voix grave et ses chaussures devenaient colporteurs, même pour une journée, dans la rue Athinas*[1711].

Toutefois, les piétons traînent de moins en moins dans la rue et les endroits où les passants dominent vraiment sur la chaussée, diminuent. En revanche, nombreux sont les espaces où le piéton est confronté au danger d'un accident ou à un paysage frustrant. En 1922, nous lisons dans le journal *Efimeris* (*Εφημερίς*) : *Les Athéniens semblent être bien entraînés pour ce sport de survie entre les voitures […] hier, trois personnes ont failli se faire écraser mais elles sont toujours vivantes car il y a apparemment des miracles qui ont lieu encore de nos jours*[1712]. En 1930, l'écrivain Giorgos Theotokas racontait : *He went straight across the wide space formed by the cross roads. Steams of cars were rushing past in all directions, cutting recklessly across each others paths,*

[1709] ΠΑΠΑΔΟΥΚΑΣ, Π., « Οι φωτογραφιζόμενοι στον κήπο του Κλαυθμώνος », *Βιβλιοφιλία*, τευχ. 42-43, 1990
[1710] ΒΕΛΛΙΑΝΙΤΗΣ, Γ., « Χωρίς τίτλο », *Εμπρός*, 2 Φεβρουαρίου 1926
[1711] ΣΙΤΑΡΑΣ, Θ., *Η παλιά Αθήνα ζει, γλεντά, γεύεται 1834-1938*, *op.cit.,* p. 342
[1712] *Ibid*., p. 325

meeting and parting and meeting again in endless swirling eddies, in imminent danger of pilling up, one of top of another […] he liked to walk alone like this in the midst of these terrifying machines[1713].

L'état des trottoirs est particulièrement mauvais et de vives critiques apparaissent dans des journaux de l'époque soulignant l'abandon de leur entretien. En 1929, dans l'une des nombreuses conférences tenues à l'Association Polytechnique, Ilias Aggelopoulos dira : *Certaines sociétés détruisent d'une manière imprudente les trottoirs que les citoyens eux-mêmes ont payé et que la Municipalité a pris en charge… quel fut le résultat de nos contestations ? Aucun ! Nous continuons de marcher sur des trottoirs en ayant toujours peur de casser nos jambes*[1714]. La difficulté de marcher dans les rues sera aussi largement critiquée dans plusieurs essais de l'écrivain Grigorios Xenopoulos dans les années 20 : *Donc, sans exagérer, il est impossible de faire dix pas dans cette ville sans tomber sur des travaux, sans être obligé de sauter ou de contourner un obstacle, ou de descendre sur la chaussée, et quelque fois de changer même sa trajectoire initiale*[1715]. Le journal *Patris* (*Πατρίς*) disait en 1934 à propos de la rue *Ippokratous : Que pouvons-nous dire à propos de la circulation des piétons sur des trottoirs minuscules ? Les gens sont repoussés vers les murs des bâtiments pour ne pas être bousculés par les trams qui passent vraiment tout près d'eux chargés de passagers suspendus à moitié dehors*[1716].

Athènes de 1920 ressemble très peu à la ville représentée dans les gravures du XIX[e] siècle. Les nouvelles constructions et les aires industrielles prédominent le paysage urbain : *The world seems to shimmer through a brown gauze*[1717]. Toutefois, Lord Byron souligne comment cette ville bruyante se transforme en un village calme pendant les heures de la sieste : *Any margin of shade that is usually found either on one side of the street or to the other disappears. The pedestrian drags himself through a glaring furnace, eyes half closed, clothes clinging, vitality at its lowest*[1718]. Le climat athénien apparaîtra ainsi particulièrement hostile aux marcheurs surtout pendant les jours d'été : *The heat was intense, burning dust and burning air scorched the expose hands and face, while every portion of the body received the most acute blows as we lurched in and out of the dust-concealed craters, of which greek roads consist*[1719]. Byron se réfère aussi à l'ambiance allègre des nombreux cafés qui caractérise la majorité des espaces publics : *Cafés in Greece are different than these of other countries, disturbance is incessant, inumerable vendors usually children covered with sores twots along the tables, the crowd walks aimlessly along.* Contrairement à l'ampleur de la place *Syntagma* (Image 34), Byron observe le paysage tout particulier de la partie ouest du centre-ville : *The narrow crowd thoroughfare Monastiraki resembles an eastersn bazaar with its rows and awinings and dark porly shops on the tresholds of which seat either dealers either assistants*[1720].

Malgré sa transformation en une métropole, Athènes, vers 1930, offre encore des lieux dépaysants et pittoresques qui attireront ceux qui persistent à arpenter la capitale à pied. Un guide de la ville, datant de 1934, consacre un chapitre aux *promenades urbaines*. La colline à proximité de la place *Syntagma*, *Lykavittos*, est proposée comme une destination célèbre à laquelle l'on accède facilement à pied. Mais aussi *Galatsi* et les bords de la rivière *Kiphissos* sont des endroits *facilement accessibles en une heure de marche*. La place *Omonoia* est aussi

[1713] THEOTOKAS, G., *Argo*, (trans.) M. Brooke and A. Tsatsopoulos, London : Methuen and Co., 1951
[1714] ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ, Ι., « Το κράτος και τα εν Αθήναις έργα », *Έργα*, τευχ. 88, 1929
[1715] ΞΕΝΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., «Το ατελείωτο », In *Αθηναϊκες Επιστολές. Σας ασπάζομαι Φαίδων*, Αθήνα : Αφοί Βλάσση, 1984
[1716] « Να τερματισθεί το αίσχος της οδού Ιπποκράτους - Δίκαια τα αιτήματα των περιοίκων », *Πατρίς*, 18 Δεκεμβρίου 1934
[1717] BYRON, R., *Europe in the looking glass*, London : Hesperus Press Limited, 2012 et notamment p. 162
[1718] *Ibid*.
[1719] *Ibid*., et notamment pp. 209-219
[1720] *Ibid*.

considérée comme un lieu à visiter avec *une belle plate-forme moderne de laquelle l'on descend vers la station souterraine, la gare offre une des images les plus modernes de la ville*[1721]. Or, les ruelles autour d'*Aiolou* et d'*Athinas* conservent une ambiance plutôt orientale pleines de couleurs, d'arômes et de surprises tant pour les adultes que pour les enfants : *Un monde magique se déploie d'un côté à l'autre de la rue Aiolou, et les mamans tirent fermement leurs aînés par le bras dans cette foule colorée de jeux et de lumières*[1722].

Dans les quartiers résidentiels, l'image des rues est moins *modernisée*. Des chariots chargés d'un inventaire de produits quotidiens vont de maison en maison et les véhicules de la municipalité jettent de l'eau sur la terre suivis par des bandes d'enfants. Les rythmes de la vie publique dans les *geitonies* sont ainsi beaucoup plus lents. Le passage d'une voiture est un événement à noter, à observer, des enfants courent derrière le conducteur qui essaye de se diriger dans des ruelles mal nivelées : *Les voisins discutent entre eux tout le temps, ils n'ont pas de secrets à cacher, pendant les crépuscules d'été, ils sortent leurs chaises dans la rue et commencent à papoter*[1723]. La marche dans les quartiers est lente car elle est imprégnée par le sentiment de familiarité. Marcher dans des rues éloignées du centre palpitant est un acte constamment interrompu par de nombreuses petites occasions et des rencontres. Ici, ce n'est pas la destination qui compte, celle-ci est de toute façon déjà connue et proche. La marche vers la maison – après une journée passée dans le centre commercial – procure un plaisir quotidien aux Athéniens : *Il a laissé son esprit voyageur en arrivant dans son quartier, il croise des personnes aimées, il visite le maraîcher, l'épicerie d'Alekos, la laiterie de Sotiris […] il avait ses souvenirs ici qui l'amèneront ensuite au cordonnier et puis à la pâtisserie de Kamelia pour aller finalement chercher le carnet qu'il avait commandé à la librairie d'Alexakis*[1724].

Certains coins de la ville deviendront de vrais carrefours de véhicules et d'hommes. Grigorios Xenopoulos décrie le croisement de *Chafteia* en 1913 : *L'on ne peut pas se dire Athénien si on ne passe pas au moins une heure de la journée à Chafteia, depuis le matin jusqu'au soir, l'endroit est inondé de personnages les plus variés, l'activité ici est plus intense que dans tout autre lieu à Athènes, le bruit, la turbulence, le vertige […] celui qui passe à Chafteia peut se rendre compte qu'Athènes est néanmoins une capitale d'un et demi millions d'habitants [..] pourtant, l'après-midi des masses compactes de personnes affluent les cafés, restent debout devant les stations du tram et d'autres traînent ici et là avec des pas placides*[1725]. Dans un autre texte *Grigorios Xenopoulos* note à propos du nombre de voitures à Athènes en 1905[1726] : *Il y a dix ans, l'on ne trouvait pas à Athènes une seule voiture. Aujourd'hui, elles sont nombreuses. Je me demande combien il y en aura dans dix ou vingt ans et je pense que le temps arrivera où les calèches seront un spectacle si rare et étrange comme le sont aujourd'hui les voitures.* (Image 33) (Image 35)

[1721] LEFTER, G., *Athènes et Attique*, Athènes : Eleftheroudakis, 1934
[1722] ΛΑΜΠΡΟΥ, Γ., *Οδός Αιόλου. Ο Δρόμος Του Θεού Των Ανέμων*, *op.cit.*
[1723] ΑΓΓΕΛΙΔΗΣ, Β., *Μεταξουργείο-Κολωνός. Νοσταλγία και πραγματικότητα*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1992
[1724] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Οδός Ιπποκράτους 100*, Αθήνα : Φιλιππότης, 2002
[1725] ΞΕΝΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., « Πλατεία Ομονοίας », *Εφημερίς*, Ιούλιος 1913
[1726] ΞΕΝΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., « Το αυτοκίνητο » In *Αθηναϊκές επιστολές. Σας ασπάζομαι Φαίδων*, Αθήνα : Βλάση, 1984

Image 33 : Paysage de la rue Panepistimiou, une des avenues principales du centre d'Athènes et axe pilier du réseau du tram (Source : carte postale retirée à l'Archive Littéraire et Historique Hellénique [Ε.Λ.Ι.Α.])

L'extension du réseau des transports disperse dans le bassin les activités liées au commerce et aux loisirs qui dans le passé étaient concentrées dans une petite zone autour de l'Acropole. Chaque week-end, les Athéniens préféreront quitter le centre-ville en quête de fraîcheur au bord de la mer ou dans les bourgades du nord. Cette habitude hebdomadaire décongestionne jusqu'à un certain point les rues centrales[1727]. En réalité, après 1922, le surpeuplement de la ville sera visible dans la majorité des lieux centraux ; la rareté des logements et les conditions malsaines des baraques construites à l'ouest du bassin, obligent beaucoup de gens à vouloir prolonger leur séjour dans le centre-ville avant de rentrer chez eux. Des matelas et toute sorte de literies déployés sur les trottoirs des quartiers est un spectacle assez courant en été : *Les gens dorment dans un nuage de moustiques qui sifflent et des cris dominent le tumulte de la ville*[1728]. Encore en 1930, les Athéniens restent fidèles à certaines pratiques traditionnelles de l'espace public. Pendant le carnaval, les rues autour de l'Acropole sont remplies de monde, *tout le quartier est debout, les fenêtres, les trottoirs, les portes d'entrée se transforment en un énorme observatoire long et étroit, rempli de spectateurs*[1729]. En regardant uniquement les commerçants ambulants de la rue, l'on peut comprendre dans quel quartier on se trouve et à quelle saison de l'année. Les marchands de marrons grillés ou de glaces parcourent les rues en chantant, ils ont chacun une base pour l'approvisionnement de leurs produits à *Metaxourgeio* ou à *Petralona* et ils se déplacent de rue en rue, en s'arrêtant à tous les coins jusqu'au Lycabette[1730]. La rue est pour le piéton une expérience surtout olfactive, l'odeur des châtaignes, des orangers, des jasmins, de romarins, du géranium et du chèvrefeuille *provoquent parfois du vertige au passant*[1731].

Quelques années avant le début de la Deuxième Guerre mondiale, les Athéniens se retrouvent au cours de leurs sorties dans deux lieux fameux de promenade : *Zappeio* et le Jardin royal. Plus la circulation augmente dans les

[1727] ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ, Θ., *Το τράμ το τελευταίο... Μια βόλτα με το τραμ του χτές στην Αθήνα και στα πέριξ,* Αθήνα : Ηλιοτρόπιο, 2004
[1728] DUHAMEL, G., *Géographie cordiale de l'Europe*, Paris : Mercure de France, 1931 et notamment pp. 178,190, 200, 203 et 217
[1729] ΛΑΜΠΙΚΗΣ, Δ., *Από όσα βλέπουμε στην Αθήνα,* Αθήνα : Γ.Ι.Βασιλείου, 1930 et notamment p. 126
[1730] *Ibid*.
[1731] ΡΑΥΤΟΠΟΥΛΟΣ, Τ.Γ., Η *Αθήνα του παλιού καιρού*, *op.cit.*

rues, et plus les espaces verts, assurant un dépaysement aux Athéniens, sont sollicités. Le poète Giorgos Seferis écrira sur *Zappeio* : *une scène où tout pourrait arriver*[1732]. Bref, Zappeio sera le lieu des rencontres imprévues et prévues, ainsi que de socialisation, tandis que le Jardin royal restera une destination plus calme attirant plutôt les âmes solitaires[1733].

Image 34 : Les nombreux cafés sur le parvis central de la place Syntagma en font un lieu de rencontres quotidiennes des Athéniens (Source : photo de Dimitri Kessel pour le magazine *Life*, tirée de http://pisostapalia.blogspot.gr)

La manière de pratiquer l'espace est révélatrice du statut social et du lieu d'origine de chacun. La société d'Athènes devient de moins en moins homogène, rares sont les vrais *Athénien.* En revanche, le lieu d'origine distingue les habitants entre eux dans l'immensité de la capitale. Ainsi, les *Chiotes, les Piliorites, les Épirotes, les Smyrnaioi*[1734] transmettent leurs propres coutumes dans les endroits publics. La rue devient ainsi un lieu d'osmose des cultures et des mœurs. De plus, des comportements inacceptables dans le passé, comme le flirt, apparaissent maintenant, dans l'anonymat de la grande ville, de plus en plus normaux dans les espaces communs[1735].

La place *Monastiraki* rassemblera la plupart des calèches encore existantes dans la ville et des cireurs qui sont disposés en petits groupes devant les kiosques de journaux. Malgré sa centralité, *Monastiraki* conserve une ambiance assez familiale : *Nous avions notre cireur préféré, et ma mère l'appelait chaque printemps pour qu'il l'aide à secouer les tapis*[1736]. La place était aussi très célèbre pour ses spectacles en plein air : *des gens venant de tout Athènes présentent ici leurs spectacles, des lutteurs, des magiciens, des Roms avec des ours, des gens*

[1732] ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ-ΒΕΝΕΤΑΣ, Α., *Αθηνών αγλάισμα. Εξέλιξη, προβλήματα και μέλλον του αθηναϊκού τοπίου*, Αθήνα : Ερμής, 1999
[1733] *Ibid*.
[1734] Il s'agit de personnes venannt de l'île de Chios, de Pilio, d'Épire ou de Smyrne sur la côte turque
[1735] ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., « Αθήνα vs Αθηναίοι: απόπειρα ερμηνείας συμπεριφορών », *op.cit.*
[1736] *Ibid*., p. 30

pauvres et des saltimbanques[1737]. Au-delà des spectacles pour le grand public, les commerces de la place sont destinés aux habitués du quartier : le barbier, l'épicier, l'antiquaire, le tailleur ont tous des clients fidèles. Mais le jour le plus important de la semaine est incontestablement le dimanche, quand le marché aux puces s'étend dans les rues *Adrianou*, *Pandrosou*, *Normanou*, *Astiggos : Chaque dimanche matin des colporteurs déploient leurs produits sur le long des trottoirs et l'on y trouve toute sorte d'objets étranges et surtout très anciens*[1738].

Entre 1944 et 1948, pendant l'occupation allemande, les rues d'Athènes ne suscitent aucun sentiment de sécurité : *A heavy silence was what the empty streets of Athens conveyed to the American journaliste Betty Wason broken only by the occasional screech of a Navy Military…and the faint, whimpering cry of the starving, who beg in small voices from the corners where they have dropped, too weak to move further*[1739]. La plupart des habitants marchent pour chercher de la nourriture, pour transporter des choses avec des chariots improvisés ou pour rentrer rapidement chez eux. Le tram *haletant* fonctionne mal et les *habitants marchent longtemps entre les stations centrales et les quartiers éloignés […] les wagons sont toujours chargés au départ et aux stations et il y a toujours de longs quais, toujours des visages sombres*[1740]. La famine et la misère obligent les Athéniens à transformer les rues et les places en d'énormes restaurants de soupe populaire[1741]. La vie nocturne flamboyante dans les bistrots et les bars des grandes avenues est réservée aux troupes d'occupation. Rares sont les expressions de sociabilité dans la rue ; les Athéniens marchent seuls et se rassemblent rarement sur les trottoirs pour exprimer leur contestation ou pour démontrer leur sympathie aux alliés: *Panteli Georgiou was walking down voukourestiou street in central Athens when he heard the sound of people clapping, to his astonishement he found a crowd by the roadside appalauding two lorry loards of exhausted British POWs*[1742]. Toutefois, déjà pendant la période de l'Occupation et dans un contexte où la majorité de la population n'a pas accès aux produits de base, les publicités affichées dans les rues d'Athènes introduisent subtilement le nouvel objet du progrès : *La voiture qui consomme moins, la voiture qui circule plus*[1743].

Image 35 : La rue Panepistimiou en 1940. Un voisinage sur la chaussée encore équilibré entre les véhicules de différentes sortes (Source : carte postale retirée à l'Archive Littéraire et Historique Hellénique [Ε.Λ.Ι.Α.])

[1737] *Ibid*., p. 32 ΛΑΜΠΙΚΗΣ, Δ., *Από όσα βλέπουμε στην Αθήνα, op.cit.*
[1738] *Ibid*.
[1739] MAZOWER, M., *Inside Hitler's Greece: the experience of occupation 1941-44*, London : Yale University Press, 1994 et notamment p.89
[1740] ΣΑΠΗΡΑΣ, Ι., *Αθηναϊκές αναμνήσεις*, Αθήνα : Φιλιππότης, 2001 et notamment p. 66
[1741] ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ, Κ., ΦΑΦΑΛΙΟΥ-ΔΡΑΓΩΝΑ Μ., *Μαρτυρίες 41-44. Η Αθήνα της κατοχής*, Αθήνα : Κέδρος, 2002
[1742] MAZOWER, M., *Inside Hitler's Greece: the experience of occupation 1941-44*, *op.cit.*, et notamment p.85
[1743] ΚΟΚΚΩΝΗΣ, Μ., *Κατοχής διαφημίσεις 1941-1944*, Αθήνα : Συλλογές, 2009 et notamment p. 45

6.2 Le recul de la marche à l'ère de l'automobile (1949-1974)

Les années de la guerre furent dévastatrices pour le paysage des espaces publics. La réédification de la ville est lente[1744] et la population est découragée par les répercussions désastreuses et les conflits incessants. Les valeurs culturelles changent et tout débat sur l'égalité sociale est accusé par les pouvoirs dominants comme un discours communiste. Le développement du pays commence donc dans des conditions idéologiques et économiques très spécifiques. La reprise du marché se basera sur l'initiative privée qui dans des conditions de rareté (espace, logement) aura une marge de profit énorme en raison de la concentration spatiale. Cette concentration n'est pas liée à la croissance démographique mais à un choix des classes dominantes trouvant dans une telle organisation spatiale des potentialités de gains considérables[1745].

Suite à la Libération et à la fin de la guerre civile en 1949, Athènes entre dans une période d'industrialisation progressive. Parallèlement à l'expansion des unités de production, l'urbanisation de la capitale s'intensifie surtout le long de l'axe *Pireos*. Le paysage des espaces publics du centre-ville se caractérise par deux ambiances distinctes : d'un côté il y a des endroits qui offrent une variété de petits commerces attirant la fréquentation piétonne, et de l'autre, des voies qui, pour servir les flux métropolitains, sont envahies par des bus et des véhicules privés. La rue *Pireos* devient la locomotive de l'économie nationale grâce aux nombreuses industries qui s'y installeront. Sa proximité du centre du pouvoir et une abondance de terrains libres à bas prix, attire de nouvelles industries qui trouvent sur cet axe linéaire – situé entre le port de frets et la gare du Péloponnèse – un site idoine pour s'installer. Le centre administratif de la capitale, dira Ioulia Lagopoulou, se consolide au cours de cette période autour des axes *Athinas*, *Akadimias* et *Mitropoleos*[1746], tandis que la zone de production se développera à l'ouest de la rue *Pireos*.

Après la Deuxième Guerre mondiale et la guerre civile qui lui succédera, le pays connaît enfin une période de reprise[1747]. L'objectif des autorités publiques et du marché privé est de cicatriser les blessures que le secteur du bâtiment a subies. Or, la manière dont cela s'effectuera, marquera irréversiblement le paysage du centre-ville, la construction massive de logements se fait en l'absence totale d'un État-providence et avec l'accord tacite de toute la société qui rêve d'une vie de confort rompant avec la tristesse et la misère du passé. L'explosion de la population de la capitale, au cours des années 50 et 60[1748], est le résultat de l'exode rural et du développement de l'industrie. Les discussions autour de la nécessité de mettre en place un schéma directeur qui réglerait la planification sur l'ensemble du bassin réapparaissent. Cependant, il n'y a aucune stratégie cohérente à propos de l'extension des réseaux des transports pour les trajets fixes[1749]. L'époque se caractérisera par un laisser-faire sans précédent dans le domaine tant des infrastructures que du bâtiment. Guy Burgel note que, particulièrement pendant la période 1961-1971, le centre d'Athènes connaît une procédure inverse que celle observée dans d'autres centres en Europe. La concentration de populations très diverses dans le centre conduit au bouleversement de la

[1744] ΔΟΞΙΑΔΗΣ, Κ.Α., *Θυσίες της Ελλάδος. Αιτήματα και επανορθώσεις στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο*, Αθήνα : Υφυπουργείον Ανοικοδομήσεως, 1947
[1745] HAIDOPOULOS, G., *Recherches et propositions sur l'agglomération d'Athènes des années 60*, mémoire DEA, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1973
[1746] ΦΩΤΟΠΟΥΛΟΥ-ΛΑΓΟΠΟΥΛΟΥ, Ι., *Πολεοδομική εξέλιξη του κέντρου της Αθήνας*, *op.cit.*
[1747] ΔΟΞΙΑΔΗΣ, Κ.Α., *Οι θυσίες της Ελλάδας στο δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο*, *op.cit.*
[1748] D'après des données du ΕΣΥΕ, Athènes comptait 1 378 586 habitants en 1951 et 2 540 241 en 1971
[1749] ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., *Αθήνα 1830-2000. Εξέλιξη-πολεοδομία-μεταφορές, op.cit.*, et notamment pp. 171-172

structure sociale de celui-ci. Les classes moyennes quitteront le centre traditionnel[1750] – qui succombe à la concentration des activités économiques – pour chercher des logements dans les banlieues résidentielles en laissant inhabitée une grande quantité de maisons néoclassiques. Les classes ouvrières déménagent dans les quartiers du centre-ville qui étaient autrefois considérés comme bons, et le secteur immobilier profite de la spéculation au détriment du patrimoine bâti et des espaces libres qui seront menacés par l'urbanisation ravageuse de ces années au *service de la voiture mais pas de l'homme*[1751].

Un décret-loi publié en 1948 permet une augmentation de 5 % de la hauteur des immeubles sur la façade principale, bouleversant de cette manière l'analogie existante des tailles dans toutes les rues du centre. La même année, *l'Association des Architectes Diplômés de l'État* (*Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Διπλωματούχων Ανωτάτων Σχολών* Σ.Α.Δ.Α.Σ), votera un règlement sur la réalisation des concours architecturaux pour tout projet public dans un effort de contrôler l'esthétique et la qualité du tissu urbain. Néanmoins, la conception du paysage urbain échappe à la maîtrise de la Ville et à l'occupation des espaces libres, la destruction des édifices ayant une valeur architecturale et historique, et l'exploitation minière des collines entourant le centre-ville deviendront la règle malgré les nombreuses plaintes du directeur du Service du Plan de la Ville en 1949[1752]. L'augmentation de la hauteur des constructions, permise par la législation, n'implique aucune taxe en faveur de l'acquisition ou de l'aménagement des espaces libres. Une grande opportunité d'aménager l'espace public athénien parallèlement à la reconstruction de la ville, est dès lors manquée.

6.2.1 Axes routiers *versus* promenades touristiques

Les premières années après la guerre, les travaux de la municipalité se focaliseront sur des questions déjà soulevées pendant la période précédente : assurer des déplacements rapides et sûrs en réaménageant l'espace dans le centre-ville. Les caisses vides de l'État et le besoin urgent de restructurer les infrastructures, ne laissent aucune marge pour améliorer l'image de l'espace public. Or, en 1954, sur les 900 kilomètres du réseau routier de la ville, seulement 180 sont pavés[1753], la majorité des travaux publics concernent le bitumage des axes et la construction de nouvelles artères dans la ville. Pendant toute la période, le ministère des Travaux publics jouera un rôle très actif dans la planification de la capitale. L'obsession pour *la chaussée* s'intensifiera surtout après 1968, quand le régime de la dictature, soucieux de faire preuve de son *efficacité*, construira des kilomètres de routes et les journaux chers au pouvoir glorifieront *la vitesse à laquelle les travaux sont achevés*[1754]. La *mode* de la construction des voies, frappera même très vite les espaces autour de la colline de l'Acropole. Les excavations archéologiques sur le site de l'Agora classique[1755] sont presque achevées à la fin des années 40, et la zone archéologique commence à prendre forme. Au début des années 50, Athènes est une destination célèbre du tourisme de

[1750] *Ibid*.
[1751] ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « Πολεοδομικόν κέντρον βάρους μιας μεγαλουπόλεως ως δείκτης των εσωτερικών ιστορικών της τάσεων », *op.cit.*
[1752] ΚΑΛΑΝΤΖΟΠΟΥΛΟΥ, Μ., *Πολιτική μεταφορών στην Αθήνα. Ιστορικό-προβλήματα-προοπτικές*, *op.cit.*
[1753] ΓΕΡΟΝΤΑΣ, Δ., *Ιστορία του Δήμου Αθηναίων 1835-1971*, *op.cit.*, et notamment pp. 397-420
[1754] ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, *Αθήναι*, Αθήνα : ιστορικό αρχείο Δήμων Αθηναίων, 1968
[1755] L'École américaine d'Études classiques fut inaugurée à Athènes en 1881. En 1925, le parlement grec avait décidé que les caisses publiques ne pouvaient pas supporter le coût des fouilles archéologiques sur le site de l'ancienne Agora. L'École américaine a alors assuré le financement des travaux et a commencé les excavations en mai de 1931. Plus de 400 édifices ont été démolis et les travaux ont duré plus de trente ans. Cf. HOMER A., THOMPSON, R.E., WYCHERLEY, *The Agora of Athens. The history, shape and uses of an ancient city center*, Princeton, N.J. : The American School of Classical Studies at Athens, 1972 et notamment pp. 220-234

masse[1756]. La question de l'accessibilité à la colline de l'Acropole est présentée par le ministre des Travaux publics, Konstantinos Karamanlis. Les travaux de voirie autour de l'Acropole (Image 36), un projet majeur pour l'époque, concernera moins la facilitation de la circulation et plus la promotion de toute la zone en tant que produit touristique. Tandis que des artères asphaltées sont construites à deux pas du paysage sensible du rocher antique, le ministre des Travaux publics désigne, en 1954, l'architecte *Dimitris Pikionis*, pour étudier l'aménagement des espaces verts au pied de la colline afin de mettre en valeur l'accès des piétons au rocher de l'Acropole et d'améliorer le parc archéologique qui commençait à se former.

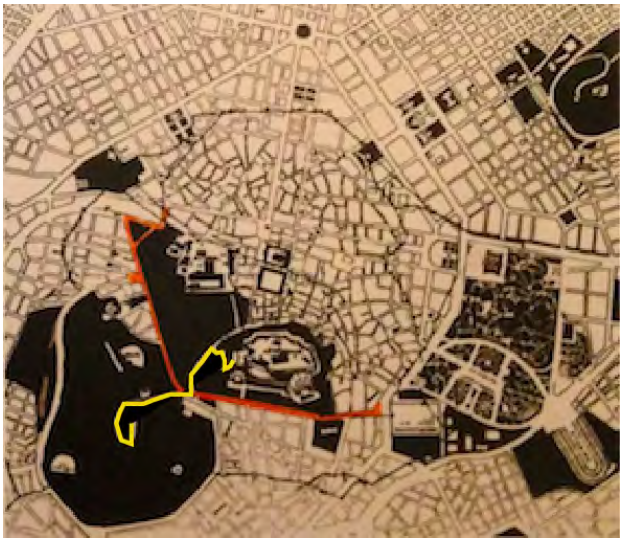
Image 36 : La colline de l'Acropole entourée des axes routiers au début des années 50, avant l'achèvement des travaux de Dimitri Pikionis sur les sentiers piétons menant jusqu'à l'entrée des Propylaia (Source : photo tirée de l'ouvrage ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ-ΒΕΝΕΤΑΣ, Α., *Ο Αθηναϊκός περίπατος και το ιστορικό τοπίο των Αθηνών*, Αθήνα : Καπόν, 2004)

Au début des années 50, et après vingt ans de travaux d'excavations, la partie sud de l'Agora classique est ouverte au public. Les autorités se trouveront confrontées à l'enjeu d'intégrer les espaces nouvellement libérés dans la trame des espaces libres de la ville. Cependant, le problème majeur réside dans le fait que toute la zone de fouilles est enclavée par des axes viaires importants : les rues *Apostolou Pavlou* et *Dionisiou Areopagitou*. Les *Travaux de l'Acropole* (*Έργα Ακρόπολης*), nom du projet d'intervention de Pikionis, s'étendront de 1954 à 1957[1757].

Dimitris Pikionis est diplômé de l'École Polytechnique d'Athènes et est célèbre au sein des cercles scientifiques en raison de la sensibilité avec laquelle il approche le paysage grec. Pikionis, contrairement aux tendances de son époque, qui lient chaque intervention dans l'espace à des travaux robustes d'infrastructures, fait des choix modestes. Il proposera la création d'un réseau d'itinéraires dans le but de diriger progressivement le visiteur sur le rocher de l'Acropole. Il suggère *la découverte de la colline par des séquences successives*[1758] qui permettent au marcheur de partager des évocations historiques du lieu. L'architecte insistera significativement, au cours de son intervention, sur la mise en valeur de l'échelle humaine. Contrairement à l'esprit de l'époque qui flatte la vitesse, Pikionis préfère insister sur les détails des matériaux et sur tous les aspects qui forment la micro-échelle du mou-

[1756] POLYZOS, S., ARABATZIS, G., TSIANTIKOUDIS, S., « The attractiveness of archaeological sites in Greece. A spatial analysis », *International Journal of Tourism Policy and Research*, vol.3, 2007, pp. 246-266
[1757] PAPAGEORGIOU-VENETAS, A., *Athens. The ancient heritage and the historic cityscape in a modern metropolis*, Athens : The Archeological Society at Athens Library, 1994
[1758] ΠΙΚΙΩΝΗ Α., ΠΙΚΙΩΝΗΣ, Δ., *Διαμόρφωση του περί την Ακρόπολη αρχαιολογικού χώρου*, Αθήνα : Μπάστας-Πλέσσας, 1994

vement piétonnier (Image 37). Pour lui, l'accès à la colline ne doit pas être seulement un accès physique mais un rapprochement spirituel à l'histoire du lieu[1759]. Pour cela, il conçoit un réseau de sentiers comme une synthèse d'espaces de pause et d'espaces de mouvement, de sorte que les vues différentes du paysage de la colline soient mises en valeur[1760]. Le réseau des itinéraires est composé de deux branches principales de 300 et de 500 mètres de longueur chacune, qui commencent à la cuvette qui se trouve entre les collines de *Philopappos* et de l'Acropole (Carte 24). Le premier sentier dirige le piéton vers *Propylaia*, l'entrée de l'Acropole, et le deuxième loin du rocher pour qu'il puisse admirer le Parthénon à distance. Pikionis utilisera un vocabulaire architectural unique pour le pavage des sentiers en recourant à des matériaux existant dans l'Attique dans le souci d'intégrer son œuvre dans le paysage particulier du lieu.



Carte 24 : En jaune, l'itinéraire des piétons dessiné par l'architecte Dimitris Pikionis afin d'assurer l'accès aux collines de l'Acropole et de Filoppapos. En rouge, la piétonnisation des voies Dionisiou Areopagitou et Apostolou Pavlou qui a eu lieu en 2010 (Source : carte tirée de l'ouvrage ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ-ΒΕΝΕΤΑΣ, Α., *Ο Αθηναϊκός περίπατος και το ιστορικό τοπίο των Αθηνών*, Αθήνα : Καπόν, 2004 et retouchée par l'auteur)

Des roches calcaires, des dalles en marbre et du ciment, sont utilisés pour créer des mosaïques originales sur des voies de cinq à sept mètres de largeur. Même si le terme *voie piétonne* n'est jamais mentionné dans les documents officiels, la forme et le revêtement des itinéraires montrent bien qu'ils sont destinés à un public pédestre. Or, les tracés fins, brisés et sophistiqués ne plairont pas à certains fonctionnaires qui craignent que l'accès aux touristes ne soit pas suffisamment *direct*. Face à cela, Pikionis reste affirmatif : *Si les touristes sont alors si paresseux pour qu'ils ne soient pas capables de monter les derniers 150 mètres de la colline à pied, il faut qu'ils prévoient d'arriver avec leurs serveurs et leurs chaises à porteurs comme l'on faisait avec les visiteurs ramollis à l'époque romaine*[1761]. L'effet de surprise, pour le piéton, est un élément principal dans la conception de Pikionis et un *outil psychologique* important, comme le souligne le théoricien Alexandros Papageorgiou-Venetas[1762]. Tandis que l'opinion publique grecque reste méfiante face à la modestie et à la simplicité des interventions de Pikionis (Image 38), à l'étranger les critiques sont dithyrambiques et le japonais Kishō Kurokawa proclame qu'*il s'agit d'une architecture en concordance parfaite avec le rythme du mouvement humain*[1763]. Au cours de la première partie de l'itinéraire, l'entablement du temple n'est visible que partiellement, le piéton n'a donc encore

[1759] ΠΙΚΙΩΝΗΣ, Δ., *Συναισθηματική τοπογραφία*, *op.cit.*
[1760] ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ-ΒΕΝΕΤΑΣ, Α., *Ο Αθηναϊκός περίπατος και το ιστορικό τοπίο των Αθηνών*, Αθήνα : Καπόν, 2004 et notamment pp.93-110
[1761] ΚΟΤΙΩΝΗΣ, Ζ. « Μια 'θραυσματική' αφήγηση κάτω από την Ακρόπολη », *Καθημερινή Επτά Ημέρες. Ο Έλλην δημιουργός Δημήτρης Πικιώνης*, 16 Οκτωβρίου 1994
[1762] ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ-ΒΕΝΕΤΑΣ, Α., *Ο Αθηναϊκός περίπατος και το ιστορικό τοπίο των Αθηνών*, *op.cit.*
[1763] TZONIS, A., RODI, A.P., *Greece. Modern architectures in history*, London : Reaktion, 2013 et notamment p. 189

aucun contact visuel avec l'Acropole qui se cache derrière la pente plantée d'arbres. Le Parthénon apparaîtra soudainement, une fois que le piéton arrive sur le rocher d'*Areios Pagos* avec les *Propylaia* à sa droite. La deuxième branche, éloigne le piéton de l'Acropole et le conduit vers le sud entre les collines de *Philoppapos* et de *Pnyka*. De là, le visiteur a une vue dégagée sur Le Pirée, l'île d'Égine et le golf Saronique, et peut faire une pause pour se rafraîchir au café traditionnel que *Pikionis* a construit à côté de l'église byzantine de *Loumpadiaris*. Pour *Pikionis* ce site est emblématique dans la synthèse totale car il permet au visiteur d'avoir une vue globale unique de la façade ouest de l'Acropole de loin.

Image 37 : Le pavé est une création originale de l'architecte Dimitri Pikionis pour assurer l'accès progressif des visiteurs à la colline de l'Acropole (Source : ΠΙΚΙΩΝΗ, Α., (eds.), *Δημήτρη Πικιώνη, έργα ακροπόλεως*, Αθήνα : Ίνδικτος, 2001)

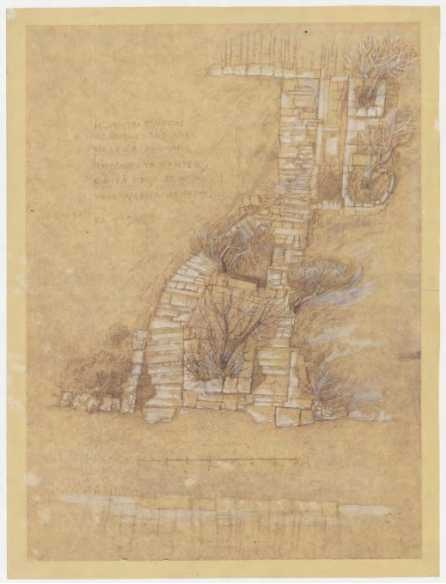


Image 38 : Dessin de Dimitri Pikionis révélant l'extrême sensibilité du projet dont l'objectif principal était l'harmonisation avec le paysage (Source : ΠΙΚΙΩΝΗ, Α., (eds.), *Δημήτρη Πικιώνη Έργα Ακροπόλεως*, Αθήνα : Ίνδικτος, 2001)

Au-delà de la sensibilité de la conception, ce qui rendra réellement *révolutionnaire* le travail de l'architecte c'est sa manière de surveiller les chantiers qui est intrinsèquement liée au rôle que Pikionis attribue au piéton. En effet, il n'a aucun plan définitif et il travaille en improvisant des solutions sur place. Il exige, à cet effet, d'avoir

une liberté – rare à son époque – au cours de la phase opérationnelle : *Une maîtrise rigide pour œuvrer ne peut pas servir le caractère particulier de ce projet ; ni le plan, ni les instructions qui peuvent être fournies à l'avance ne sont pertinentes ou suffisantes, car l'architecte doit être le traducteur de son œuvre constamment et il doit la construire lui-même avec l'aide de ses techniciens*[1764]. Pikionis insistera particulièrement pour conserver sa *marge d'auto-action sur place*[1765]. Ces convictions le conduisent à se trouver très souvent en conflit avec le ministère ce qui provoquera des retards significatifs sur le calendrier initialement prévu et un débordement du budget initial[1766]. Or, la persistance de Pikionis a permis l'achèvement d'un projet de piétonnisation unique pour les données grecques[1767].

Aux antipodes des aménagements de Pikionis, une autre intervention importante sur l'espace public du centre-ville voit le jour à la même période. Entre 1958 et 1959, la place Omonoia est aménagée à l'initiative de la Direction d'études du ministère des Déplacements et des Travaux publics (Image 39). L'objectif du projet est de rendre efficace les flux qui convergent sur la place. L'idée des espaces souterrains des places publiques est déjà répandue internationalement comme un design typique de l'urbanisme moderne[1768]. La création d'un espace commercial en dessous de la dalle de la place est présentée dans les journaux techniques de l'époque comme une véritable nouveauté et un signe net de progrès[1769]. La surface de la place est, de cette manière, laissée libre aux déplacements rapides, ceux des piétons et ceux des véhicules : *L'audace de la nouvelle Omonoia n'est pas le passage souterrain mais une nouvelle définition de ce qu'une place monumentale pourrait être*[1770].

[1764] ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « *Τα έργα των περί την Ακρόπολιν χώρων* », In *Δημήτρης Πικιώνης αφιέρωμα στα 100 χρόνια απο τη γέννησή του*, Αθήνα : Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, 1989
[1765] PAPAGEORGIOU-VENETAS, A.,*The ancient heritage and the historic cityscape in a modern metropolis*, *op.cit.*
[1766] La deuxième phase des travaux de la partie de Loumpadiari coûteront 1 240 326 drachmes et seront couverts par le budget de l'État et par des investissements publics à travers l'Organisme hellénique du tourisme (E.O.T.)
[1767] ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Ο Πικιώνης σαν οικοδόμος*, Αθήνα : Ζυγός, 1958
[1768] HERZOG, L.A., *Return to the center. Culture, public space, and city building in a global era*, *op.cit.*, et notamment p. 147
[1769] ΤΣΑΓΚΑΡΙΔΗΣ, Χ., « Η σύγχρονος όψις της παλαιάς και νέας πόλεως των Αθηνών », *Αρχιτεκτονική*, τευχ. 21, 1960, pp. 38-45
[1770] ΦΙΛΙΠΠΙΔΗΣ, Δ., *Για την ελληνική πόλη. Μεταπολεμική πορεία και μελλοντικές προοπτικές,* Αθήνα : Θεμέλιο, 1990 et notamment pp. 174-175

Image 39 : Le paysage urbain autour de la place Omonoia dans les années 60. La construction intense de la capitale pendant les années 50 et 60 a considérablement modifié la forme du bâti et a eu aussi des impacts majeurs sur l'organisation des espaces libres collectifs du centre-ville (Source : photo retirée aux Arhives de la Direction du Plan de la ville de la municipalité d'Athènes)

Le projet à *Omonoia* est représentatif d'un nouvel état d'esprit dans l'aménagement des espaces publics. Contrairement aux années précédentes – où la beauté d'un espace public résidait dans la décoration ou la végétation – la circulation est néanmoins un facteur contribuant non seulement à l'utilité mais aussi à l'image moderne et captivante d'un lieu (Image 40). L'annonce du Service de l'Habitat responsable du projet, est révélatrice de la pensée qui prévalait au sein des services publics : *La création des passages souterrains et les escaliers mécaniques permettent aux piétons d'éviter les errances sans but afin de traverser la place, leur trajet est accéléré et tous les véhicules peuvent circuler sans aucune interruption ou contrainte*[1771]. La transformation de la place en nœud de circulation se fait aussi à travers une rationalisation rigoureuse de la surface du mouvement des piétons[1772]. Tout objet susceptible d'empêcher la fluidité est éliminé et les concepteurs installent des escaliers mécaniques sur le périmètre de la place dans l'objectif de diminuer les traversées trop longues des piétons sur le parvis central. Toute la vie de la place se répartit ainsi à ses extrémités. L'éloignement des entrées de la station du train du centre de la place, ne donne plus aucune raison au piéton de traîner sur ce dernier. Une grande partie de la surface libre devient finalement une zone non accessible aux passants. L'installation d'une fontaine aux dimensions majesteuses dans le centre (Image 41), reflètera l'esthétique prépondérante des ingénieurs des services publics, mais aussi une certaine lacune en matière d'inventivité par rapport à la conception de l'espace qui se dessine une fois que la configuration de la circulation viaire est finie.

[1771] ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ, « Τα έργα της πλατείας Ομονοίας », *Αρχιτεκτονική*, τευχ. 11, 1958, pp. 7-10
[1772] ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « Αθηναϊκό σταυροδρόμι. Η κοινωνική θέση και οι χώροι συναθροίσεων των Αθηναίων στην πολύπαθη πλατεία » , *Επτά ημέρες καθημερινή. Ομόνοια η καρδιά της Αθήνας*, 23 Ιανουαρίου 1994 et notamment p. 7

Image 40 : La place Omonoia dans les années 60. Les travaux d'aménagement ont transformé Omonoia en un giratoire decoré avec une sculpture géante et une fontaine empêchant l'accès des piétons au parvis central (Source : photo retirée à l'Archive Littéraire et Historique Hellénique [Ε.Λ.Ι.Α.])

Image 41 : Caricature de l'époque critiquant les coûts très élevés des travaux pour la décoration de la place et son aspect désert. Sur l'image, le petit panneau indique : *Il est interdit aux piétons de traverser*. (Source : « Ο πίδαξ των 60 εκκατομυρίων, *Το Βήμα*, 1959 cité dans ΛΕΦΑΝΤΖΗΣ, Μ., « Αθήνα 1954-2004. Εν μέσω δύο ανασυγκροτήσεων », *Αρχιτέκτονες*, τευχ. 39, 2003, pp. 63-65)

Une nouvelle approche dans la manière de concevoir le paysage urbain apparaîtra dans les années 60. Les premières discussions sur l'aspect tridimensionnel de l'espace public débuteront au sein de l'École d'architecture d'Athènes où le nombre d'étudiants augmente chaque année[1773]. La conviction que les travaux publics relèvent de l'entière responsabilité de l'ingénierie civile commence à s'estomper. De nouvelles revues techniques – autres que *Technika Chronika* – deviennent *à la mode* et traiteront des sujets portant sur l'architecture, les arts et l'aménagement du paysage[1774]. Toutefois, l'intérêt principal des scientifiques est orienté vers la morphologie du

[1773] ΤΕΧΝΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΟΞΙΑΔΗ, *Ενας καινούργιος ρόλος για τον αρχιτέκτονα*, Αθήνα : Τεχνικό γραφείο Δοξιάδη, 1963
[1774] Il s'agit des revues techniques de l'époque : Zygos et Architectoniki

bâti et la conservation et moins vers la conception des espaces collectifs libres[1775]. En 1969, un article publié dans la revue *Architektonika Themata (Αρχιτεκτονικά Θέματα*) montre le virage qui était en train de se réaliser dans les esprits des aménageurs : *Les rues d'Athènes donnent l'impression d'un entrepôt dans lequel des objets différents ont été dispersés au fil du temps par différents responsables sans être issus d'une étude préalable […] sans réussir à organiser le mouvement, ni de ceux qui sont à pied, ni de ceux qui sont en voiture. Une confusion visuelle prédomine partout dans l'espace en même temps que les trottoirs se remplissent d'alignements infinis de parcomètres*[1776]. Une nouvelle génération d'architectes – occupant des postes au sein des services techniques de la municipalité et du ministère – approfondira les questions du confort de l'usager, le choix des couleurs et de l'éclairage en essayant d'enrichir le débat sur les multiples formes d'usage de l'espace public par les piétons. Or, malgré les bonnes intentions d'une grande partie des scientifiques et le renforcement de la profession des architectes dans la procédure de planification publique[1777], la politique centrale, pendant la période de la dictature, se focalisera sur l'asphaltage de nombreuses rues dans le centre, comme les rues *Kolokotroni* et *Lekka*.[1778]

6.2.2 Décongestionner le centre : le triomphe du tout-routier

À la fin des années 60, la *culture automobile* est bel et bien présente tant dans la réalisation des projets quedans les intentions politiques[1779]. Cela n'empêche pas les ingénieurs d'avouer l'impasse face à laquelle se trouve la congestion dans le centre : *la circulation est problématique tous les jours pour les foules accrues de piétons qui sont entassés sur les trottoirs canalisés sur les zones prévues par des réglementations policiers et cela demande un effort stressant*[1780].

Image 42 : Le carrefour de Chafteia à côté de la place Omonoia. Un passage chargé de circulation au quotidien car il est le point des croisements de plusieurs axes centraux du centre et, de plus, il se trouve au cœur de la zone commerciale où se rendent chaque jour à pied de nombreux Athéniens (Source : ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., Η Αθήνα στη δεκαετία του 50, Αθήνα : Φιλιππότης, 1993)

[1775] ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., Η αριστερή ιδεολογία στην πολεοδομία στην Ελλάδα, από το 1960 ως το 1990, *greekarchitects,* (http://www.greekarchitects.gr/gr/αρχιτεκτονικες-ματιες/η-αριστερή-ιδεολογία-στην-πολεοδομία-στην-ελλάδα-από-το-1960-ως-το-1990-μέρος-β-id6678)
[1776] ΚΟΣΜΕΤΑΤΟΥ, Σ., « Ο οδικός εξοπλισμός της Αθήνας », *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τευχ. 3, 1969, pp. 288-293
[1777] ΤΕΧΝΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΟΞΙΑΔΗ, *Ένας καινούργιος ρόλος για τον αρχιτέκτονα*, *op.cit.*
[1778] ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, *Αθήναι*, *op.cit.*
[1779] ΤΟΥΡΝΙΚΙΩΤΗΣ, Π., *Η αρχιτεκτονική στη σύγχρονη εποχή*, Αθήνα : Futura, 2006
[1780] ΣΚΙΑΔΑΡΕΣΗΣ, Γ., « Το πολεοδομικό πρόβλημα του κέντρου των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 189, 1960, pp. 29-36

La majorité des études présentées concernent soit la planification des réseaux à l'échelle de la métropole, soit des aménagements locaux pour l'amélioration de la circulation dans le centre athénien[1781]. Kostas Mpiris, directeur du Service du Plan de la Ville, notait : *Même les plus pessimistes n'auraient pas pu imaginer la rapidité avec laquelle notre capitale est arrivée à cette impasse : rester impuissante face aux véhicules et aux masses confinées dans son centre*[1782]. L'usage d'une voiture qui ne peut accélérer ne sert à rien, selon Mpiris. Pourtant, le centre-ville est devenu le point de convergence obligatoire des flux des banlieues du nord et du sud (Image 42). Les avenues centrales considérées naguère immenses, sont, en 1950, insuffisantes pour la circulation : *La rue Akadimias, qui est déjà très étroite, doit être élargie en diminuant la largeur des trottoirs et la place Omonoia […] elle ne pourra jamais satisfaire les besoins de circulation*[1783]. Dans deux articles publiés en 1947 et 1952, Kostas Mpiris insiste sur le besoin de construire des artères périphériques pour décongestionner le centre[1784]. Dans une étude élaborée en 1953 par le ministère des Travaux publics, au sujet de la planification des déplacements dans le bassin, les références au mouvement pédestre sont rares et constituent des sujets *annexés* aux autres questions des transports[1785]. Malgré le manque sérieux d'espaces libres – reconnu par certains professionnels –, les seules propositions faites au sujet de la marche concernent l'entretien des trottoirs, la création de rampes et de passages surélevés au-dessus des grandes avenues[1786]. La solution la plus amplement proposée – pour améliorer les conditions des rues centrales – reste le détournement de la circulation lourde en dehors du centre. L'incapacité des ingénieurs de combiner les besoins de déplacements accrus aux usages traditionnels des espaces publics, les conduit à proposer la division d'Athènes en une partie moderne du *futur*, et une partie, celle du centre traditionnel, du *passé* accueillant des rythmes plus lents : *Il faut que nous arrivions à distinguer la machine de l'homme dans la petite échelle urbaine pour que nous laissions la machine prévaloir sur les larges axes du bassin*[1787]. Il semble que le centre d'Athènes ne peut plus soutenir le nouveau poids de la métropole en termes de flux. L'architecte, Solon Kidoniatis, déclarait en 1964 : *le problème est la faillite d'Athènes en tant que capitale*. La congestion dans les espaces publics centraux selon lui s'accroîtra constamment vu que les piétons *circulent à certaines heures de la journée comme s'ils faisaient une manifestation.* Kidoniatis propose l'exclusion complète de la voiture du centre où *le patrimoine et le passé sont fortement menacés […] le centre-ville libéré du diable de l'automobile pourra se transformer en un centre d'attraction touristique.* Il est en effet une des rares personnes à critiquer l'assaut de l'automobile : *Les voitures ont presque remplacé les hommes dans les rues,* or, le piéton est encore vu comme un être faible : *Le malheureux athénien est mis à l'écart, annihilé par le chaos autour de lui et forcé à se déplacer comme un neurasthénique sous les commandes des nombreux feux de circulation*[1788].

Face à la propagation des automobiles, le ministère des Travaux publics (*Υπουργείο Δημοσίων Έργων* Υ.Δ.Ε) procède à la rédaction d'une proposition sur un schéma directeur de la circulation pour la capitale. L'axe principal du schéma est le tracement de nouvelles artères en plein cœur de la ville, le vieux centre est considéré comme étant un obstacle face aux enjeux du développement urbain. Les autorités considèrent la construction des autoroutes comme la seule voie de modernisation en soutenant que la vieille partie de la ville ne présente aucune

[1781] ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ, Δ., « Το ζήτημα της κυκλοφορίας εν τη περιοχή της πρωτεούσης - Ανάγκη ευρυτέρας μελέτης », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 125-126, 1957, pp. 46-47
[1782] ΜΠΙΡΗΣ, Κ., « Η αποσυμφόρηση των Αθηνών», In *Για τη Σύγχρονη Αθήνα*, Αθήνα, 1956
[1783] ΜΑΡΚΟΣ, Γ., « Συγκοινωνία και σχέδιο πόλεως », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 26, τευχ. 307, 1950, pp. 7-12
[1784] ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Σχέδιον ανασυγκροτήσεως της πρωτευούσης*, *op.cit.*
[1785] *«Τα προβλήματα της μείζονος περιοχής Αθηνών»*, Ε' Αρχιτεκτονικό Συνέδριο, Αθήνα, Ιανουάριος 1966
[1786] ΚΙΤΣΙΚΗΣ, Κ., « Πολεοδομικά και αισθητικά προβλήματα των Αθηνών », *Αρχιτεκτονική*, τευχ. 15-16, 1959, pp. 12-19
[1787] ΔΟΞΙΑΔΗΣ, Κ.Α., *Αθήνα*, Αθήνα : Γραφείο Δοξιάδη, 1964
[1788] ΚΥΔΩΝΙΑΤΗΣ, Σ.Π., *Αθήναι παρελθόν και μέλλον*, ΑΘήνα : Πνευματικό Κέντρο Δήμου Αθηναίων, 1985

marge de progrès. Les ingénieurs grecs adoptent les modèles européens, sans aucune intention de les contester : *De nombreux pays développés dépensent des sommes mythiques pour la mise en valeur de leur capitales […] il n'est pas possible que nous imaginions que nous développons une offre touristique locale et internationale en laissant notre capitale suffoquer et abandonnée*[1789]. À la même époque, certains articles de journaux techniques parlent de l'incapacité des réseaux viaires à faire face aux besoins actuels[1790]. La question de l'élargissement de la rue *Korai* en une avenue monumentale qui reliera le cœur économique du centre-ville à la place touristique de *Monastiraki*, surgit, de nouveau, comme un défi audacieux mais indispensable pour l'assainissement du centre-ville[1791] (Image 43). Le prolongement de la rue *Korai* et le réaménagement total de la place *Monastiraki* en tant que troisième pôle à côté des places *Omonoia* et *Syntagma* deviendront un rêve partagé par de nombreuses personnes à l'époque[1792]. La suppression de tout obstacle qui pourrait entraver la vitesse des véhicules est la règle. En 1955, l'ingénieur Georgios Markos note dans la revue *Technika Chronika* : *Plus la circulation est homogène, moins les accidents seront probables, la séparation absolue des voies des voitures avec celles des autres véhicules est absolument nécessaire*[1793]. Certains vont jusqu'à soutenir qu'une augmentation de la vitesse des voitures de 20 miles par heure permettra à l'économie grecque d'enregistrer un gain de 20 millions de dollars par an[1794].

Image 43 : Image caricaturale de Chrysanthos Mentis Bostantzoglou connu par son surnom *Bost* et critiquant l'ampleur des travaux publics des années 60 et le chaos qu'ils ont provoqué dans les rues d'Athènes (Source : image publiée dans le journal *Tachidrómos* et retirée à l'archive personnelle de Giorgos Sarigiannis)

En 1957, au même moment où le débat sur les percements des nouveaux axes prédomine à Athènes, un article publié dans *Technika Chronika* propose une démarche complètement différente à propos de l'organisation de la

[1789] « Διάνοιξις νέων οδών εις την κεντρικήν περιοχήν πρωτευούσης », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 179-180, Ιούλιος-Αύγουστος 1959 et notamment p. 19
[1790] ΚΑΤΣΑΡΗΣ, Δ.Κ., « Το πρόβλημα της κυκλοφορίας των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχ. 59, 1954, pp. 20-21. Cf. aussi ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ, Δ., « Το ζήτημα της κυκλοφορίας εν τη περιοχή της πρωτευούσης. Ανάγκη ευρυτέρας μελέτης », *op.cit.*
[1791] ΚΙΤΣΙΚΗΣ, Κ., « Πολεοδομικά και αισθητικά προβλήματα των Αθηνών », *Αρχιτεκτονική*, *op.cit.*
[1792] ΣΠΑΝΟΣ Α., ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ, Π., ΚΟΚΟΛΙΑΔΗΣ, Σ., « Έργα Αθηνών», *Αρχιτεκτονική*, τευχ. 2, 1957, pp. 30-31
[1793] ΜΑΡΚΟΣ, Γ.Β, « Πάλιν περι κυκλοφορίας », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 96, 1955, pp. 8-13
[1794] ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ, Δ., « Το πρόβλημα της κυκλοφορίας εν Αθήναις », *op.cit.*

circulation. Contrairement à la tendance américaine de faire traverser des axes routiers par le cœur des centres urbains, Fyfe Robertson examine une solution plus radicale en proposant l'imposition de péages et l'interdiction des voitures privées dans les centres-villes[1795]. Le piéton sera enfin reconnu – du moins en théorie – comme faisant partie du système des transports et comme élément pilier de la trilogie voie-véhicule-humain sur laquelle se basera la science de l'ingénierie du trafic, apparue à l'époque.[1796]

En 1959, le Service de l'Habitat du ministère des Travaux publics (créé depuis 1953), demande à la Ville de soumettre ses propositions pour la rédaction d'un schéma de planification de la capitale. La Ville déposera une étude (Carte 25) prévoyant des percements d'axes et des détournements du centre ancien en reprenant plusieurs des idées datant de 1946, quand elles furent présentées dans le Schéma de reconstruction de la capitale (*Σχέδιο Ανασυγκρότησης πρωτευούσης*). Les auteurs du rapport préconisent l'élargissement progressif de nombreuses rues dans le centre[1797]. Or, le Service de l'Habitat ne tiendra compte d'aucun des projets proposés par la Ville. Au contraire, il procède à la rédaction d'une nouvelle étude dans laquelle il soutiendra de nouveau l'idée du prolongement de l'axe *Korai* jusqu'à *Aerides* et la *création d'un nouvel axe traversant Plaka et qui aboutira sur l'avenue Amalias*[1798]. À côté de la pléthore de mesures visant la décongestion du trafic, le mouvement des piétons se combine difficilement avec les exigences de fluidité de la circulation routière. En 1960, Georgios Skiadaresis publie un article où il souligne que la séparation des flux des piétons et des véhicules ne doit pas se faire simplement à travers la *solution* des trottoirs, mais que les aménageurs doivent aussi prévoir des zones entières urbaines consacrées à l'un ou à l'autre type de mouvement[1799]. En 1961, l'ingénieur Konstantinos Krispis, ancien président de la Chambre Technique grecque, note qu'aux croisements des rues qui accueillent des vitesses différentes de véhicules, la temporalité très instable des flux empêche la continuité du mouvement des piétons, *il faut à mon avis prévoir encore un feu qui permettra aux piétons de traverser à condition qu'ils soient très attentifs. Ce feu doit être moitié vert moitié rouge tout le temps pour le piéton de sorte qu'il peut traverser la rue sous sa propre responsabilité*[1800]. Malgré le grand nombre d'études présentées au cours des années 60, celles-ci restent globales sans résoudre en détail les inconvenances des espaces publics au quotidien.

[1795] ROBERTSON, F., « Αυτοκινητόδρομοι εντός των πόλεων », *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχ. 121-122, 1957, pp. 41-44
[1796] ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ, Ο., « Κυκλοφοριακή τεχνική και η ίδρυση γραφείου κυκλοφορίας », *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχ. 70-71, 1955, pp.10-11
[1797] Cf. la discussion faite pendant plusieurs journées d'études au sein de la Chambre Technique (T.E.E) en juillet et en août 1959. ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ, « Διάνοιξις νέων οδών εις την κεντρικής περιοχήν πρωτευούσης », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 179-180, 1959
[1798] *Ibid*
[1799] ΣΚΙΑΔΑΡΕΣΗΣ, Γ., « *Το πολεοδομικό πρόβλημα του κέντρου των Αθηνών* », *op.cit.*
[1800] ΚΡΙΣΠΗΣ, Κ.Φ, « Κυκλοφοριακά και οργάνωσις », *Τεχνικά χρονικά*, τευχ. 199-200, 1961, pp. 37-41

Carte 25 : Schéma preparé par la Ville d'Athènes proposant le tracement des nouveaux axes routiers afin de décongestionner le centre-ville (Source : carte retirée aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes)

En 1963, Konstantinos Doxiadis présentera aussi un rapport sous le titre *Notre capitale et son avenir*[1801] dans lequel il propose le déménagement du pôle administratif et économique du centre de la ville sur une terre vierge dans le nord du bassin d'Athènes. Le centre historique restera ainsi, selon Doxiadis, *intact* et *sauvegardé* en vue de futures excavations. Il fonde sa proposition sur sa théorie d'*Oekomenopolis*[1802] dont il espère appliquer les principes à Athènes, pour lui, plus les ingénieurs octroient de l'espace aux voitures, plus ces dernières se multiplient. Doxiadis, dénonce les percements des axes dans le centre, mais il ne fait aucune proposition concrète pour l'aménagement des espaces à une échelle locale. Quelques années après Doxiadis, Prokopis Vasiliadis rédige – avec une équipe de fonctionnaires du Service de rédaction des Plans urbains du ministère des Travaux publics – un schéma directeur qu'il nommera *Villes dans la ville* (*Πολεις εντός πόλεων*), et dont l'objectif est de mettre fin à l'anarchie de l'espace métropolitain. L'étude, publiée en 1969[1803], désigne la création de plusieurs centres autonomes dans le bassin en espérant décongestionner de cette manière une grande partie du trafic dans le centre-ville. Vasiliadis souligne que la création de mini centres autonomes et dispersés assurera une vie quotidienne de qualité pour les Athéniens qui ne seront plus obligés de faire des trajets très longs pour accéder aux services du centre. Vasiliadis emprunte plusieurs éléments du concept de cités-jardins et présente une étude à une *échelle territoriale* mettant l'accent sur la marche à pied qui est considérée pour la première fois comme un moyen de tissage du tissu urbain. Entre-temps, le centre d'Athènes est présenté comme étant de plus en plus *inhumain* dans les revues scientifiques : *Nous allons constater rapidement que la congestion provoque un sentiment de vertige et d'entassement […] il faut procéder à l'élargissement des rues autant que possible au détriment des trottoirs*[1804]. La solution des passages piétons, comme ceux qui existent à Paris, peut compenser, selon certains auteurs, le manque de trottoirs et contribuer à l'amélioration de l'image moderne et touristique de la ville[1805].

[1801] ΔΟΞΙΑΔΗΣ, Κ., *Η πρωτεύουσά μας και το μέλλον της*, Αθήνα : Τεχνικό Γραφείο Δοξιάδη, 1960
[1802] DOXIADIS, C.A., *Ecumenopolis towards a universal settlement*, Athens : Doxiadis Associates, 1963
[1803] ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΙΚΙΣΜΟΥ, *Αθήναι. Πρότασις ρυθμιστικού σχεδίου Αθηνών*, 1969
[1804] ΠΑΠΑΣ, « Το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πρωτεύουσας », *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχ. 220, 1962, pp. 11-13
[1805] ΣΚΟΥΖΕΣ, Δ., *Για την Αθήνα μας. Τι έπρεπε και τι μπορεί να γίνει*, Αθήνα : Έκδοσις Συλλόγου των Αθηναίων, 1959

En 1949, l'Association Polytechnique grecque organise une série de conférences sur le thème de la circulation urbaine[1806]. La majorité des communications restent fidèles à l'idée de l'élargissement des voies qui est à l'époque soutenue par la majorité du corps des chercheurs[1807]. L'organisation de l'espace public est appréhendée grossièrement avec des mesures policières et administratives : interdiction de stationnement dans les rues les plus fréquentées, passages piétons obligatoires, division de la chaussée en voies différentes de circulation et stationnement en alternance sur un côté de la rue. Quant aux communications portant sur l'aménagement des places *Omonoia* et *Syntagma*, elles proposeront *l'élargissement de la chaussée en dépit des trottoirs, la réduction de la largeur des trottoirs dans les rues Panepistimiou,Vasilissis Sofias, Akadimias, Korai*[1808]. Les discussions de l'Association aboutissent enfin à la nécessité de *supprimer successivement des lignes de tram dans la rue Panepistimiou, Syntagma et Valaoritou* et leur *remplacement par des bus électriques (trolleys)*[1809].

En 1949, Ilias Krimpas – à l'époque Directeur des Services techniques de la Municipalité – présentera ses idées pour l'aménagement des places *Syntagma* et *Klafthmonos*, ainsi que celle se trouvant devant l'Hôtel de Ville. Il avertit que les ennemis d'une *bonne circulation* sont : *Le mauvais état des trottoirs et leurs occupations par les activités des magasins aux rez-de-chaussée, les colporteurs, le stationnement illégal le long des voies, les rails du tram et la lenteur des déplacements dans des artères à forte circulation.* La place Omonoia est décrite par Krimpas comme *un paysage en constant danger de collision.* Le tram est accusé de tous les maux de la ville : *Les trams électriques sur les voies ferrées sont anachroniques et ils doivent disparaître au plus vite de la ville.* Krimpas suggère que la verdure et le besoin de recréation doivent être assurés par les parcs, au contraire, les places centrales, comme *Syntagma, peuvent être utilisées surtout pour des raisons de circulation*[1810]. Dans une autre communication, Christophoros Oikonomou[1811] souligne que *la circulation routière contribue à donner à la ville une image honorable.* L'auteur conclura que la voiture est un élément méconnu et qu'il est nécessaire de lui *octroyer la vitesse qu'il lui faut comme dans les autres villes.*

Tout comme au cours des périodes précédentes, les places *Omonoia et Syntagma* monopolisent l'intérêt de la communauté scientifique. Toutefois, les propositions concernent majoritairement des mesures de régulation des mouvements : des élargissements ou des réductions de trottoirs (conformément à la meilleure organisation du trafic) et des réaménagements du sens de la circulation. Le mouvement des piétons est agencé *a posteriori* de ces changements et en directe concordance avec eux. Les aménageurs cherchent cependant à trouver un nouveau rôle pour les places publiques : *la place Syntagma remplie deux besoins, la demeure des hommes – assis ou passants – et la circulation des piétons et des véhicules*[1812]. Le voisinage des véhicules et des piétons est ce qui tracasse le plus les ingénieurs : *nous prévoyons un terre-plein spécial au milieu de la chaussée ainsi que certains passages souterrains dans les rues Stadiou et Fillelinon*[1813]. Le ministère des Travaux publics est clairement favorable envers la promotion des percements des axes au cœur de la ville, un positionnement qui est annoncé officiellement au sein du Schéma Directeur des transports en 1953[1814].

[1806] ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ, Δ., « Το ζήτημα της κυκλοφορίας στην πόλιν των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχ. 61, 1954, p. 32
[1807] ΚΡΙΜΠΑΣ, Ι., « Η κυκλοφορία εν τη πόλει και τα πολεοδομικά εν αυτής μέτρα », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 306, 1949, pp. 638-648. Cf. aussi ΜΑΡΚΟΣ, Γ., « Συγκοινωνία και σχέδιον πόλεως », *op.cit.,*
[1808] ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ, Δ., « Το ζήτημα της κυκλοφορίας στην πόλιν των Αθηνων », *op.cit.*
[1809] *Ibid*.
[1810] ΚΡΙΜΠΑΣ, Ι., « Η κυκλοφορία εν τη πόλει και πολεοδομικά υπέρ αυτής μέτρα », *op.cit.*
[1811] ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Χ., « Η κυκλοφορία εντός των Αθηνών », *op.cit.*
[1812] ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ, « Διαμόρφωσις πλατείας Συντάγματος », *Αρχιτεκτονική*, τευχ. 3, 1957, p. 18
[1813] ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ, « Διαμόρφωσις πλατείας Συντάγματος », *op.cit.*
[1814] « Πολεοδομία-Εθνικό πρόβλημα », Α' Πανελλήνιο Αρχιτεκτονικό Συνέδριο, Δελφοί, Δεκέμβριος 1961

Le seul moment où les chercheurs se réfèrent à la pratique de la marche c'est quand ils s'occupent de l'aménagement des trottoirs. En 1954, Aris Konstantinidis écrit dans la revue *Technica Chronika* : *Il est impératif de se demander si ces derniers [trottoirs], dans leur état actuel, remplissent leur fonction et d'examiner comment le piéton sera obligé de les utiliser au lieu de préférer marcher sur la voie, comme c'est d'ailleurs le cas aujourd'hui*[1815]. En effet, Konstantinidis soutiendra que l'aménagement des trottoirs se trouve à la base de toute question autour de la rationalisation des déplacements urbains. Il enregistre certains obstacles que les piétons racontent au cours de leurs déplacements : *Les kiosques qui ont été transformés en de vrais petits commerces déployés sur les parvis, l'occupation d'une partie des trottoirs par les terrasses de cafés, les gens debout qui discutent en laissant un couloir étroit aux autres piétons pour passer.* Il ajoute : *Nous devons arrêter de planter des arbres sur les trottoirs étroits* et de continuer, *il faut ajouter des colonnes, des seaux de déchets* […] *pendant les jours de pluie les dalles des trottoirs mal posées découragent les passants qui préfèrent marcher sur la chaussée.* La même année, un autre architecte, vise, toujours à travers la revue *Technika Chronika*, le problème de l'occupation de l'espace libre des rues étroites par des véhicules : *Il y a une tendance à laisser passer les voitures même dans des ruelles étroites juste pour satisfaire les clients des commerces qui aggravent la congestion et donnent à la capitale l'image d'une ville incivile*[1816].

Les responsables cherchent à trouver toutes les solutions possibles pour désencombrer les trottoirs qui sont jour après jour chargés de piétons : *L'obstacle le plus important pour la circulation* et d'ajouter, *une fois que les kiosques seront banalisés, nous pourrons avoir une diminution de 1,5 mètre sur chaque trottoir sur les rues Stadiou, Alexandras et Akadimias*[1817]. La traversée spontanée des piétons sur la voie n'est pas tolérée, surtout dans les artères centrales : *Sur les points les plus importants de croisements – Stadiou, Panepistimiou, Omonoia – il faut que nous construisions des passages souterrains.* L'éloignement des mouvements pédestres du sol naturel est le plus souvent envisagé comme une solution efficace. L'idée des *réseaux souterrains qui débarrassent les routes de maints obstacles*[1818] se répand de plus en plus. Lorsque dans les années 50 les premiers feux rouges apparaîtront dans les rues centrales, nombreux sont ceux qui soutiendront qu'une telle mesure doit aussi être imposée au mouvement des piétons *qui permettront leur traversée vigilante […] un feu qui sera toujours vert pour que chaque traversée se fasse sous la responsabilité du piéton*[1819]. Krispis, ingénieur et consultant à la Chambre Technique grecque, est le premier à s'occuper activement du rôle des trajectoires des piétons dans le système des flux urbains : *Nous devons tracer des passages cloutés avec une double direction pour diviser les directions des piétons d'un trottoir à l'autre […] mais aussi des passages diagonaux permettant la traversée en un temps court. […] nous devons apprendre constamment aux piétons à traverser vite la rue et à marcher concentrés […] ils devront être guidés et motivés pour ne pas s'arrêter pour discuter sur le trottoir et surtout sur les parties les plus étroites de ces derniers.* Or, même les scientifiques tentent d'examiner davantage les comportements des piétons, ils parallélisent le mouvement de ces derniers à celui des véhicules : *Tous ces piétons vilains et conducteurs de véhicules doivent être soumis, en quelque sorte, à la discipline […] et il faut interdire cette mode des vendeurs de journaux qui installent leurs petites tables pliantes sur les croisements des rues et sur les*

[1815] ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ, Γ. Α., « Κυκλοφορία και πεζοδρόμια », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 51, 1954, p. 12
[1816] ΚΑΤΣΑΡΗΣ, Δ.Κ., « Το πρόβλημα της κυκλοφορίας », *op.cit.*
[1817] ΚΟΚΚΙΝΗΣ, Ε.Γ., « Το πρόβλημα της κυκλοφορίας των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχ. 53, 1954, p. 28
[1818] ΚΡΙΣΠΗΣ, Κ.Φ., « Το πρόβλημα της κυκλοφορίας των Αθηνών « , *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 51, 1954, pp. 11-12
[1819] ΚΡΙΣΠΗΣ, Κ.Φ., « Κυκλοφοριακά και οργάνωσις. Μερικαί παρατηρήσεις διά τους μονοδρόμους κ.λ.π. » *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 199-200, 1961, pp. 37-41

passages pour piétons[1820]. Krispis proposera une série de mesures analytiques[1821] pour rendre efficace le mouvement des piétons sur les trottoirs, mais la majorité des propositions apparues la même année, parlent de la création de ronds-points aux croisements des rues[1822].

Toute question autour de l'espace public est alors réduite au sujet de la surface carrossable : *Notre ville a besoin de la création de nombreux nouveaux espaces libres ; son centre, où la circulation s'accroît quotidiennement, est dépourvu de ces espaces*[1823]. L'espace public est approché surtout dans son aspect physique et très peu d'un point de vue social. Cependant, les termes *espace libre non bâti dans la ville* ou *espaces verts,* désignant plus particulièrement les espaces arborisés, sont utilisés de plus en plus dans les discours des chercheurs et des professionnels.

Suite à la pléthore d'articles publiés sur la congestion urbaine, deux congrès nationaux d'architecture – qui ont eu lieu au cours de la même décennie – reflètent la volonté prononcée des acteurs publics et privés de trouver une solution définitive au sujet de la planification de la capitale. La première conférence est menée à Delfoi, en 1961, sous le titre *Urbanisme, un problème national*. Le deuxième congrès se déroulera à Athènes en 1966. La plupart des communications portent sur le thème de la circulation. Les architectes de l'équipe E.M.O.K.A (Société d'Études sur le Développement économique et social, *Εταιρεία Μελετών Οικονομικής και Κοινωνικής Ανάπτυξης*), dans leur majorité militants de gauche, insistent sur le fait que la planification de la capitale doit se fonder sur le principe de la déconcentration. E.M.O.K.A. propose la création d'unités d'arrondissements sur tout le territoire en hiérarchisant les flux et en séparant le mouvement des piétons de celui des véhicules. Les chercheurs estiment que le problème de la congestion est dû, en grande partie, à la petite taille des parcelles du centre-ville. Il est d'ailleurs soutenu que le taux d'augmentation des voitures dépassera celui de la population et que les voies athéniennes ne seront jamais capables d'accueillir un tel volume de trafic. Certains affirment que la seule solution viable est de remplacer le tram par des bus[1824]. Kostas Oikonomou étonnera ainsi l'auditoire quand il soutiendra qu'il faut en effet réduire la surface de la voirie pour contrôler la pollution[1825]. L'architecte Takis Zenetos, part d'une idée presque utopique et propose de minimiser l'ensemble des déplacements dans la capitale. Il soutient que la planification de la ville pourrait diminuer ou rendre presque obsolète un grand nombre de déplacements véhiculés qui deviendront inutiles face au progrès de la technologie et il ajoutera que *la vrai liberté, celle que la société devrait offrir à ses habitants, est la liberté de faire ses activités quotidiennes à pied.* Zenetos sera le premier à poser la question de la temporalité de l'usage des espaces libres de la ville en proclamant que le vrai enjeu des aménageurs est de replacer la ville à l'échelle de l'homme[1826]. Il propose un scénario plus réaliste et un autre plus ambitieux pour la ville du futur. Dans le premier cas, il préconise une zone piétonne étendue couvrant le centre-ville qui n'est desservi que par des transports en commun. Dans le deuxième scénario Zenetos suggère *la création de planches suspendues qui couvriront le mouvement des piétons entre les bâtiments […] ce réseau de rues câbles sera flexible et transportable selon les besoins de chaque époque* (Image 44). Contrairement à de nombreux ingénieurs de son entourage, Zenetos dira que *le problème des déplacements sera résolu*

[1820] *Ibid*.
[1821] L'interdiction de mettre des auvents aux rez-de-chaussée des magasins au-dessous d'une certaine hauteur afin d'éviter de gêner le passage des piétons, la création de ponts surélevées pour le passage des piétons au-dessus des rues, le désencombrement des trottoirs par des panneaux de publicité
[1822] ΓΕΩΡΓΙΟΥ, Α., « Το κυκλοφοριακό πρόβλημα των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 181-182, 1959, pp. 51-56
[1823] ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΥΝΤΑΞΗΣ, « Μια νέα κεντρική πλατεία » , *Τα Αθηναϊκά*, τ. 9, 1958, pp. 60-61
[1824] Α' Αρχιτεκτονικό Συνέδριο «Πολεοδομία-Εθνικό πρόβλημα» Δελφοί, Δεκέμβριος 1961, *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 240, Απρίλιος 1964, pp. 1-120
[1825] *Ibid*.
[1826] ΖΕΝΕΤΟΣ, Τ., « Το πολεοδομικό πρόβλημα και η Πρωτεύουσα » , *Αρχιτεκτονική*, τευχ. 42, 1963, p. 5

par l'élimination des déplacements[1827]. L'architecte Antonis Tristsis, qui apparaît dans les années qui suivent sur l'arène politique, dénonce enfin toute nouvelle construction d'axes. Il est le seul à soutenir clairement que le centre-ville peut être imaginé dans son ensemble comme une trame offerte aux déplacements pédestres[1828]. La conférence à *Delphoi* sera toutefois une première occasion pour qu'un vrai dialogue fleurisse entre les employés du ministère, les ingénieurs indépendants et des institutions comme la Chambre Technique grecque. La conférence sera le point de référence de plusieurs idées qui apparaîtront de manière plus solide après 1970. Des notions comme *qualité de vie* ou *échelle humaine* apparaissent timidement à cette époque dans le vocabulaire de certains professionnels. Ce changement de discours prépare le terrain pour qu'un virage fantasmagorique sur la réflexion et la pratique urbanistique ait lieu au cours des années suivantes.

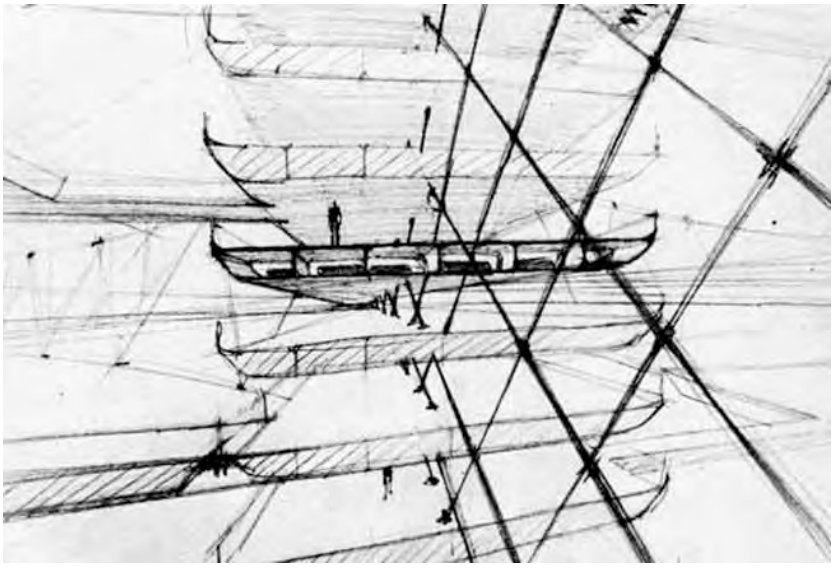


Image 44 : Croquis de l'architecte Takis Zenetos présenté à la Conférence d'architecture nationale en Grèce en 1961, imaginant une organisation toute neuve des déplacements urbains où les circulations pédestres se feraient en aérien sur des réseaux de *rues supsendues*.(Source : Α' Αρχιτεκτονικό Συνέδριο «Πολεοδομία-Εθνικό πρόβλημα» Δελφοί, Δεκέμβριος 1961, *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 240, Απρίλιος 1964)

6.2.3 La marche reléguée au second plan

Au lendemain de la guerre, plusieurs lignes de tram ne fonctionnent plus. Seule exception, quelques lignes centrales partant d'*Omonoia* qui desservent les rues *Akadimias* et *Ippokratous*. Les trams seront progressivement remplacés par des trolleybus qui, entre 1950 et 1955, réussissent à transporter plus de voyageurs. Le réseau de trolleys servira mieux les quartiers résidentiels denses à proximité du centre mais causera rapidement, lui aussi, une congestion dans les rues (Image 45). La possibilité d'un réinvestissement dans le matériel des trams n'est pas discutée, ces derniers sont sérieusement abîmés après la guerre et la société lie leur image à un passé tumultueux de la ville. Bientôt, les trams seront considérés comme anachroniques[1829]. Certains chercheurs mettent en cause le modèle radial du développement des réseaux en le considérant comme la principale raison de congestion[1830], mais les autorités continuent à se préoccuper, en 1961, de la question de la liaison de la capitale via des autoroutes avec les autres villes du nord et du sud[1831].

[1827] ΖΕΝΕΤΟΣ, Τ., « Τα προβλήματα της μείζονος περιοχής Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχ. 3-4, 1967, pp. 75-90
[1828] Α' Αρχιτεκτονικό Συνέδριο «Πολεοδομία-Εθνικό πρόβλημα» Δελφοί, Δεκέμβριος 1961, *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 240, Απρίλιος 1964
[1829] ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνων - Πειραιως - περιχωρων, op.cit.*, et notamment p. 948
[1830] ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Χ., « Η κυκλοφορία εντός των Αθηνών », *op.cit.*
[1831] ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Η πρωτεύουσα θύμα πολεοδομικού εμπαιγμού*, Αθήναι : Δήμος Αθηναίων, 1961

Image 45 : La congestion de la place Monastiraki. Des bus, des camions et des voitures stationnés remplissent le parvis de la place ne laissant que des étroits couloirs pour la circulation des piétons (Source : photo tirée de l'ouvrage ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - περιχώρων*, Αθήνα : Μίλητος, 2007)

Au début des années 50, le gouvernement de Konstantinos Karamanlis décide – presque en l'espace d'une nuit – du démantèlement de la majorité des lignes du tram dans le centre. Les wagons disparaissent des rues centrales entre 1950 et 1957, et de toute la métropole entre 1957 et 1960. Le bus, qui a commencé son expansion déjà avant la guerre, devient le principal moyen de transport en commun. Au cours des années 60, la diffusion de la voiture s'accroît et le problème de stationnement prend des dimensions gigantesques[1832]. Les sens uniques et les mesures de signalisation apportent une meilleure sécurité aux piétons mais l'image générale de surcharge dans les rues ne s'améliore pas (Image 46).

[1832] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η Αθήνα στη δεκαετία του 60*, Αθήνα : Φιλιππότης, Αθήνα, 1997

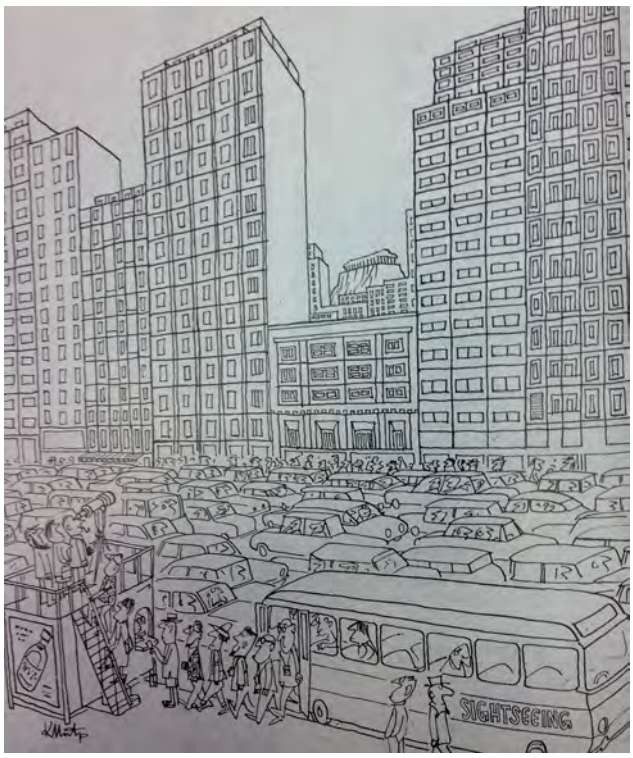


Image 46 : Image du cartooniste Kostas Mitropoulos critiquant le problème accru de la congestion dans les rues centrales de la capitale. Sur l'image un groupe de touristes cherche avec des jumelles la colline de l'Acropole qui se cache derrière des immeubles en béton (Source : image tirée de l'ouvrage ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ-ΒΕΝΕΤΑΣ, Α., Ο Αθηναϊκός περίπατος και το ιστορικό τοπίο των Αθηνών, Αθήνα : Καπόν, 2004)

Parallèlement aux discussions sur la construction de bretelles et de dénivellations des avenues, les autorités cherchent à décourager l'usage des voitures au sein du *triangle historique*. La Presse restera particulièrement caustique face à l'inefficacité des mesures de gestion comme les panneaux de signalisation. Faute d'espace suffisant pour accueillir la masse de véhicules, le stationnement illégal catalyse bientôt les trottoirs : *En même temps, les stationnements dans des rues étroites du centre les transforment en un immense parking en plein air*[1833]. L'usage des feux rouges pour l'organisation de la circulation fournit des résultats temporaires et augmente la vitesse des véhicules qui restera l'enjeu prioritaire au détriment du confort des piétons : *Grâce au temps prédéfini des feux rouges sur les passages pour piétons, la capacité du trafic augmente significativement*[1834]. La question de la construction du métro surgit à l'avant-scène[1835] quand, en 1950, la Société des Chemins de fer grecs dépose une proposition pour le trajet mais les discussions n'aboutissent pas. En 1960, la société anonyme Α.Σ.Π.Α [*Astikes Sigkinonies Periochis Athinon*] (*Αστικές Συγκοινωνίες Περιοχής Αθηνών*) est créée et 320 bus modernes affluent dans les rues de la capitale. Les stations sont accueillies comme de vrais nouveautés par la société locale et les habitants les *baptisent* avec des surnoms (il y a ainsi des arrêts appelés *pied-nus*, ou kiosque, ou *aux lapins*)[1836].

[1833] *Ibid*.
[1834] ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ, « Μονόδρομοι και σηματοδότησις εις το κέντρο των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 197, 1961, pp. 9-10
[1835] ΚΟΝΟΦΑΟΣ, Β., « Πρότασις διά την κατασκευήν ολοκληρωμένου συστήματος μητροπολιτικού σιδηρόδρομου Αθηνών », *Αρχιτεκτονική*, τευχ. 40, 1963, pp. 40-43
[1836] ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνων - Πειραιως - Περιχωρων, op.cit.*, et notamment p. 291

En 1957, suite à une demande faite par le ministre des Transports, Georgios Rallis, deux spécialistes de la R.A.T.P, proposent un scénario plus élaboré pour l'implantation d'un réseau souterrain de train. Les tracés proposés révèlent l'importance toujours attribuée au triangle historique (Carte 26). Les stations principales se trouvent sur les places les plus significatives de la vie athénienne en termes d'imaginaire et en termes de flux pédestres : *Omonoia*, *Syntagma*, *Monastiraki* et *Kerameikos*.

Carte 26 : Carte de l'étude préparée par L. Devilliers, H. Aguzou (RATP) et A. Lempesi en 1957, proposant au ministère des Transports grec l'emplacement des deux lignes d'un réseau de métro desservant le centre athénien (Source : ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων*, Αθήνα : Μίλητος, 2007)

L'État vise à augmenter la capacité routière, or, tant les professionnels privés que les fonctionnaires rapportent déjà depuis 1954[1837] le manque d'une étude globale qui pourrait rassembler toutes les idées déjà développées et proposer un schéma cohérent pour l'organisation des transports à long terme. En 1959, le ministère des Travaux publics désigne le chef de cabinet américain des ingénieurs des transports, *Wilbur et Smith,* pour rédiger une étude sur les déplacements dans la capitale. L'importance du *rapport Smith* est double et concerne la modification radicale du paysage des espaces publics athéniens centraux ; il scelle d'une manière officielle les intentions du secteur public en faveur de la voiture. Toute opinion minoritaire portant sur la conservation de la petite échelle et du caractère local des espaces publics est reléguée face à l'importance de Smith. Les propositions du rapport sont le fait *d'un expert américain* et elles ne peuvent pas être facilement contestées au sein de la communauté scientifique grecque. Seul un groupe d'architectes fera une critique véhémente contre les préconisations du rapport. Ce dernier est en tout cas la première étude scientifique avec des données concrètes quantitatives sur les déplacements de la métropole. La politique du bureau américain face à l'organisation des transports est dès le début très claire : *La préférence émergente pour la voiture sera intensifiée, la voiture privée est un besoin et pas un luxe*[1838]. Le rapport publié en grec par le ministère des Travaux publics propose l'extension du réseau des

[1837] Cette constatation a été faite par certains fonctionnaires au sein du ministère. Ici nous nous réferons à l'article publié par D. Papanikolaou, ingénieur consultant au ministère des Travaux publics. Cf. ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ, Δ., « Το πρόβλημα της κυκλοφορίας εν Αθήναις », *op.cit.*

[1838] ΓΑΙΤΑΝΑΚΗΣ, Ι., « Πεζόδρομοι στις παρυφές του Αθηναϊκού », *Τεχνικά Χρονικά*, Ιούλιος-Αύγουστος 1977, pp. 25-31 Cf. aussi ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η Αθήνα στη δεκαετία του 50*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1993 et notamment p. 177

routes, 52 kilomètres pour les routes locales et 44 kilomètres d'autoroutes, des élargissements, des percements et des extensions des voies. Le réseau se structure autour d'un anneau de voies de grande vitesse qui entourent le centre-ville (Carte 27). Les auteurs du rapport se focalisent sur l'inefficacité des lignes qui parcourent de longues distances entre le centre et les banlieues sans effectuer suffisamment d'arrêts. La forme radiale de la trame viaire est perçue comme étant la source de tous les maux. Les chercheurs suggèrent que la seule solution possible est d'adapter dans le tissu existant un mode assez flexible de transport qui pourra jouer un rôle complémentaire à celui du chemin de fer et la voiture sera ainsi considérée comme l'élément le plus adéquat pour un tel système. Face à un tel constat, les rédacteurs du rapport avertissent que le problème du stationnement doit être affronté de manière radicale. Ils prévoient des garages en plein air sur des îlots anciens et des garages en dessous de plusieurs places publiques du centre (*Kaniggos*, *Akadimias*, *Syntagma*) tout en promouvant largement la solution du stationnement payant sur les deux côtés de la rue[1839].

Carte 27 : L'étude du cabinet américain, Wilbur Smith, proposant des autouroutes de grande vitesse, indiquées en rouge, traversant les proximités de la colline de l'Acropole (Source : carte retirée aux Archives de la Direction du Plan de la Ville et retouchée par l'auteur)

À la fin des années 1960, le problème de la congestion et du manque de places de stationnement prend une telle ampleur que l'État et la communauté scientifique commencent à promouvoir la solution des carrefours multi-niveaux dans le périmètre du centre-ville afin de *sauver* ce dernier de l'asphyxie totale[1840]. Jusqu'au moment de son démantèlement, le tram desservait parfaitement la ville qui restait relativement limitée. Le modèle de transport, dense et cohérent était tout à fait en concordance avec le modèle d'une ville cohérente au niveau du tissu et au niveau social[1841]. En 1970, la société H.E.M est rachetée par l'organisme public Η.Λ.Π.Α.Π. qui mettra en place un programme d'extension du réseau des trolleybus. Cependant, déjà vers la fin des années 60, les Athé-

[1839] SMITH, W.,ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ, *Έρευνα και και μελέτη κυκλοφορίας λεκανοπεδίου Αθηνών*, Αθήνα : Υ.Δ.Ε., 1963
[1840] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η Αθήνα στη δεκαετία του 60*, *op.cit.*
[1841] ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - Περιχώρων, τ.* 1, et notamment pp. 17-93

niens commencent à être déçus par la performance des bus et des trolleybus publics. Après 1965, le volume annuel des passagers dans les transports en commun connaît une sérieuse diminution[1842]. Au début des années 70, la détérioration continue du service des transports publics et l'accès de plus en plus facile à l'achat d'un véhicule particulier, mettront Athènes face à la menace constante de la pollution photochimique.

6.2.4 Klaxon, goudron, essence : marcher dans une métropole en devenir

La période après la guerre a joué un rôle catalyseur sur le paysage des lieux publics. La vie urbaine, régie par des mœurs traditionnelles, connaîtra à cette époque un bouleversement majeur dû à l'arrivée brusque des populations rurales à la capitale. L'accélération de la production industrielle est intense et la Grèce entre pour la première fois dans le groupe des pays développés[1843]. Une couche très étendue de la classe moyenne se crée et le petit commerce est réellement soutenu par les règles étatiques[1844]. L'euphorie dominante au sein de la société est tout à fait visible dans les rues palpitantes de la métropole. Presque toute la vie économique est rassemblée dans la zone entre *Syntagma*, *Monastiraki* et *Omonoia*. En 1970, 18 % des visiteurs quotidiens du centre y passent pour des raisons de travail[1845].

La forme radiale du tissu favorise la concentration des activités commerciales et devient le squelette sur lequel se basera l'étalement urbain au cours des années suivantes. Les activités du secteur tertiaire se repartissent très clairement dans le centre autour des axes *Athinas*, *Panepistimiou* et *Ermou*, en distinguant leur rôle de celui du noyau traditionnel entre les rues *Ermou* et *Aiolou*[1846]. Le modèle d'habitat qui se développe au cours de cette période aura aussi des impacts sur l'image et les pratiques de la rue. Le concept de *polykatoia*[1847] s'impose à l'ancien tissu, rompt avec chaque tracé du passé et élimine les cours ensoleillées et le contact avec le sol en limitant toute vie sociale à l'intérieur des espaces privés[1848]. La modernisation de la ville engendre, bon gré mal gré, une rupture dans les relations des gens avec l'extérieur ; une relation qui s'est forgée au fil des ans par le climat et la tradition. La transformation du paysage des espaces publics fascine les metteurs en scène de l'époque, les films produits entre 1950 et 1960 sont des témoignages très éloquents du paysage quotidien du piéton dans le centre. En effet, le cinéma a capturé de manière réussie la transition des lieux publics d'une période où la vie publique se caractérisait par un romantisme lié à une nouvelle époque où les rues et les places deviendront des vitrines de la modernisation de la capitale (Image 47).

[1842] *Ibid*.
[1843] ΤΣΑΟΥΣΗ, Δ.Γ., *Μορφολογία της Νεοελληνικής κοινωνίας*, Αθήνα, 1971 et notamment pp. 105-158
[1844] *Ibid*., et notamment pp. 105-158
[1845] CHARALAMPIS, D., MARATOU-ALIMPRANTI, L., HADJIYANNI, A., *Recent social trends in Greece, 1960-2000*, Montreal : McGill-Queen's University Press, 2004 et notamment p. 518
[1846] ΑΓΓΕΛΙΔΗΣ, Μ., « Το κέντρο της Αθήνας και οι φάσεις εξέλιξής του », In *Η Αθήνα στον 20ο αιώνα. Η Αθήνα όπως (δεν) φαίνεται 1940-1985,* Αθήνα : ΥΠ.ΠΟ., pp. 102-107
[1847] Les Règlements de la Construction (Γ.Ο.Κ.) de 1955 introduiront l'indice SHON (Συντελεστής κάλυψης) dont le pourcentage est fixé à 70 % pour le centre d'Athènes. Ceci entraîne l'abolition des cours intérieures des immeubles et la réduction considérable du volume des canaux d'aération (αεραγωγοί) entre les appartements du même étage dans chaque immeuble. Pendant la reconstruction du pays, l'État a soutenu la construction privée et l'intégration des contructions arbritaires dans le plan de la ville *a posteriori*. Son objectif était de comprimer de cette manière le coût de la construction immobilière et de réduire les écarts sociaux. Le rôle de la majorité des architectes, au cours des années 50 et 60 se restreint à dessiner les façades des bâtiments. Cf. ΦΩΤΙΟΥ, Θ., « Αστική Πολυκατοικία : η αντανάκλαση της εκσυγχρονιστικής πολιτικής του Ελ. Βενιζέλου στα πρότυπα κατοικίας », In *Ελευθέριος Βενιζέλος και ελληνική πόλη. Πολεοδομικές πολιτικές και κοινωνικοπολιτικές ανακατατάξεις,* συνέδριο, Χανιά, 24-27 Οκτωβρίου 2002, Αθήνα : Επτάλοφος, 2005, pp. 237-244
[1848] TSIRONI, A., « Rôle social et fréquentation des places d'Athènes », *Villes en parallèle*, vol. 9, 1986, pp. 160-176

Image 47 : Le paysage de la place Syntagma dans les années 60, capturé par le photographe Nikos Vatopoulos (Source : photo de Nikos Vatopoulos issue de son exposition du 3 novembre au 13 décembre 2014 à l'Union hellénique-américaine d'Athènes sous le titre : *Αθήνα. Το πνεύμα του '60, η μεταμόρφωση μιας πρωτεύουσας*)

La reconstruction, le paysage en béton, les appartements de confort, les larges trottoirs blancs de la rue *Panepistimiou*, les façades vitrées et le nouveau visage de l'Acropole, suite aux travaux de Pikionis, sont de nouveaux *monuments* de la ville. *Omonoia* – ce giratoire gigantesque – (Image 48) devient la nouvelle porte d'entrée de la ville. Entre 1961 et 1971, la région athénienne enregistre un taux de croissance huit fois supérieur à celui de la Grèce. En 1961, un habitant sur cinq de la région d'Attiki travaille dans la municipalité d'Athènes, et en 1971 un sur quatre[1849]. Des piétons précipités avec des valises à la main, des hommes en costume attendant le bus ou des femmes en tailleur appelant un taxi, deviennent des images phares de la rhétorique des cinéastes qui révèlent de cette manière le changement profond de la société grecque[1850].

[1849] PREVELAKIS, G., *Athènes.Urbanisme culture et politique*, Paris : L'Harmattan, 2000
[1850] ΠΟΥΠΟΥ, Α., « Η ρητορική της ανοικοδόμησης στον ελληνικό κινηματογράφο του 60 », *Ενθέματα,* Ιούνιος 2011

Image 48 : La place Omonoia comme un giratoire gigantesque en plein cœur du centre anthénien en 1975 (Source : photo tirée de l'ouvrage ΚΥΔΩΝΙΑΤΗΣ, Σ.Π., *Αθήναι παρελθόν και μέλλον*, ΑΘήνα : Πνευματικό Κέντρο Δήμου Αθηναίων, 1985)

Jusqu'en 1950, le centre est une grande cour de détente et de socialisation pour les Athéniens : *À l'époque, les Athéniens saluent chaleureusement dans les rues, dans les cafés, dans les théâtres, de nombreuses personnes qu'ils connaissent ou des amis.* Cette image change au début des années 60 : *Mais dans la solitude de notre civilisation d'aujourd'hui, l'Athénien ne peut que très rarement avoir le plaisir de rencontrer un ami parmi les millions de personnes, il se meut au milieu de foules d'étrangers. Tous sont hâtifs, prudents, imperméables*[1851]. Les rythmes de vie à l'extérieur changeront considérablement, les Athéniens se trouvent confrontés à la *disparition du rythme humain de la vie, lent, imperturbable où le matérialisme n'a pas encore envahi le cœur de l'homme*[1852]. Vers 1956, de nombreux articles proposent des mesures qui visent à discipliner la circulation. Cependant, les comportements des piétons semblent déborder chaque consigne : *Il fallait que les gens apprennent à marcher sur les trottoirs […] là où il n'y avait pas d'agent de circulation comme au croisement de Chafteia, seulement un piéton sur dix attendait le feu vert pour traverser la rue*[1853]. Malgré la congestion, les rues centrales profitent aussi d'une vie très animée sur les trottoirs : *Sur le périmètre de la place Omonoia de nombreux commerçants gourmands préparent devant leur magasins des cochons à la broche dont l'odeur s'étend sur les trottoirs […] et là où dans d'autres pays les kiosques sont pleins de journaux et de magasins, ici l'on peut trouver toutes sortes de marques de cigarettes ou le médicament le plus rare […] et à quelques pas, le passant croise des villageoises avec un foulard en vendant des herbes de la montagne, des paliatzides, des pasatempades, des stragalades, des koulouropoles, des pagotatzides*[1854]. Les stations des trams sont des pôles d'attraction de flux pédestres et de petits événements : des débats, des disputes, des discussions autour des kiosques sur l'achat de billets[1855].

[1851] ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, Κ., *Ενας αιώνας ρομαντισμού. Στην Αθήνα την παλιά*, Αθήνα : Εστία, 1979 et notamment p. 172
[1852] ΓΕΡΟΝΤΑΣ, Δ., « Η παλιά και η νέα », *Αθηναϊκά*, τευχ. 1, 1955, pp. 51-64
[1853] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Αθήνα τη δεκαετία του 50*, *op.cit.*, et notamment p. 177
[1854] ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, Κ., *Σύγχρονη Αθήνα*, Αθήνα : Πεχλιβανίδης, 1958
[1855] ΣΑΠΗΡΑΣ, Ι., *Όταν στην Αθήνα κυκλοφορούσαν τα τραμ. Αθηναϊκές αναμνήσεις,* Αθήνα : Συλλογές, 2003

Image 49 : La place Omonoia à la fin des années 70. Son image sera pendant trois décennies liée à sa forme circulaire, la fontaine et la sculpture de Dromée dans le centre, ainsi que des panneaux publicitaires affichés sur les immeubles autour (Source : image tirée de l'article ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « Αθηναϊκό σταυροδρόμι : η κοινωνική θέση και οι χώροι συναθροίσεων των Αθηναίων στην πολύπαθη πλατεία » , Επτα ημέρες καθημερινή : Ομόνοια η καρδιά της Αθήνας, 23 Ιανουαρίου 1994)

Image 50 : Omonoia joue le rôle d'un pôle de redistribution des flux, mais elle reste aussi un endroit traversé par une foule de piétons au quotidien qui prennent les transports en commun ou qui se rendent aux bureaux et aux commerces qui se trouvent dans des quartiers limitrophes (Source : image tirée de l'article ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « Αθηναϊκό σταυροδρόμι : η κοινωνική θέση και οι χώροι συναθροίσεων των Αθηναίων στην πολύπαθη πλατεία » , Επτα ημέρες καθημερινή : Ομόνοια η καρδιά της Αθήνας, 23 Ιανουαρίου 1994)

La place *Omonoia* est le lieu le plus fréquenté pendant toute cette période (Image 49, Image 50). Malgré le fait que sa partie centrale soit inaccessible aux piétons, ses trottoirs débordent de vie (Image 51) : *Il est impossible de circuler sur la place la plus bruyante d'Athènes […] ce n'est pas seulement les milliards de passants mais c'est aussi une masse de personnes qui musardent à côté de la gare en regardant les vitrines décorées et en papotant avec d'autres assis devant les cafés qui ressemblent à des grecs venant du monde entier*[1856]. La place *Syntagma,* avec ses nombreuses terrasses de cafés, offre aussi un spectacle palpitant pour les jeux du passant : *Les clients des pâtisseries seront satisfaits en regardant la foule de serveurs professionnels qui traversent comme des mousses les quatre voies de circulation et se mêlent aux voitures et aux camions*[1857]. La vie urbaine est enracinée dans les habitudes traditionnelles : *Mais chaque midi les commerces baissent les rouleaux et les rues ressemblent à d'immenses trottoirs où un silence étrange couvre les pas des rares passants*[1858].

[1856] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η Αθήνα μετά τον πόλεμο*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1988
[1857] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Περπατώντας στους δρόμους της Αθήνας*, Αθήνα : Φιλιππότης, 2008 et notamment p. 18
[1858] ΒΕΡΟΣ, Κ., « Στην οδό Σοφοκλέους », In *Αθήνα 1834-1984*, Αθήνα : Νέα Εστία, 1984

Image 51 : Les ouvriers/techniciens du bâtiment attendant d'être recrutés par des promoteurs/ingénieurs dans la rue Athinas. Au cours des années 50 et 60, le marché du bâtiment a prospéré à Athènes. Pour de nombreux nouveaux arrivants à la capitale, les rues entre Omonoia et Monastiraki furent le terrain quotidien de recherche de travail (Source : image tirée du catalogue ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΥ, Β., *Η Ελλάδα του μόχθου 1900-1960. Συλλογή Νίκος Πολίτης*, Αθήνα : Ριζάρειο Ίδρυμα, 2005)

Image 52 : La rue Stadiou dans les années 50 (Source : image retirée aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes)

Vers 1950, les rues d'Athènes sont un amalgame de piétons et de wagons remplis de passagers (Image 52). La marche précipitée et la *montée au tram* prédominent dans les chaussées[1859]. À partir des années 60, celles-ci vont présenter plusieurs antithèses, pour les nouveaux arrivants à la capitale un paysage étrange surgit : *À côté d'un haut bâtiment, nous voyons une modeste maison du siècle dernier avec ses volets abîmés, des vitrines, des snacks bars modernes, des kiosques impressionnants vendant des miniatures touristiques, des médicaments, des crèmes de nuit et des pinces à linge*[1860]. Certaines pratiques d'antan, comme la cuisine à la broche sur le trottoir, sont encore présentes autour d'*Omonoia*[1861]. Un paysage cimenté et pollué forme la quotidienneté, autrefois paisible, de la marche : *La température sur le parvis atteint souvent les 45 degrés, les hommes ne savent pas où se cacher,*

[1859] ΣΑΠΗΡΑΣ, Ι., *Όταν στην Αθήνα κυκλοφορούσαν τα τραμ*, *op.cit.*
[1860] ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, Κ., *Στην Αθήνα την παλιά*, Αθήνα : Πεχλιβανίδης, 1956
[1861] ΒΟΥΤΣΙΝΑΣ, Γ., « Ομόνοια : η πλατεία με τις πολλές αναμνήσεις », In Καιροφύλλας Γ.μ (eds.), *Αθηναικό Ημερολόγιο*, Αθήνα : Φιλιπότης, 2004, pp. 247-253 et notamment p. 251

ils cherchent désespérément de l'ombre, tout le monde marche sous les tentes et à côté des kiosques, en protégeant leur tête avec des journaux et les cafés autour servent toute la journée des limonades fraîches[1862].

Malgré l'étalement démographique de la capitale[1863], la zone entre les places *Omonoia* et *Syntagma* accueille la majorité des activités quotidiennes des Athéniens : *Qui ne serait pas d'accord pour que le cœur de notre ville batte à Syntagma* ?[1864] La place *Syntagma* est secouée par une vie empreinte de gaieté et de précipitation : *Les passants étaient coincés entre les chaises et les tables, toute la place était pleine, des gens débordaient sur les trottoirs, des réclames lumineuses clignotaient et juste à côté, les bus sifflaient et passaient à côté de tous ceux qui étaient venus conquérir la place*[1865]. Les conflits liés à l'usage d'un espace déjà encombré prennent de l'ampleur, les trottoirs entre les rues *Aiolou*, *Agiou Markou* et *Eyaggelistrias* sont inondés de colporteurs qui, *comme des piles de conserves, sont entassés entre l'Hôtel de Ville et la rue Evripidou*[1866].

Image 53 : Le fameux marché de la rue Aiolou, lieu où les Athéniens trouvaient des produits pour la maison et des vêtements bon marché. Aiolou, contrairement à la rue Stadiou ou Ermou, s'adressait à un public issu des classes moyennes et populaires de la capitale (Source : photo tirée du catalogue ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΥ, Β., *Η Ελλάδα του μόχθου 1900-1960. Συλλογή Νίκος Πολίτης*, Αθήνα : Ριζάρειο Ίδρυμα, 2005)

À la fin de la guerre, les Athéniens ont enfin le droit de circuler dans les rues jusqu'à deux heures du matin et ils en profiteront pour prolonger leurs sorties nocturnes à *Zappeio*, *Pedio Areos* et *Syntagma* : *ici tu payes juste ta glace et tu peux rester pendant des heures*[1867]. À proximité de la place *Syntagma*, la rue *Ermou* sera l'axe commercial le plus fréquenté : *Une rue étrange, différente des autres, une rue vive et blasée en même temps*[1868]. L'essor du commerce reflète le progrès de l'économie du pays et le paysage des rues s'imprègne de publicités et d'une ambiance de joie et de consommation : *dans la rue Stadiou le passant pouvait regardait cent vingt-sept enseignes de publicités, le rouge et le vert sont les couleurs préférées*[1869].

[1862] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η Αθήνα τη δεκαετία του 50*, *op.cit.*, et notamment p. 171
[1863] ΚΟΤΖΑΜΑΝΗΣ, Β., « Αθήνα 1848-1991. Η δημογραφική ανάδυση μιας μητρόπολης », *Επιθεώρηση κοινωνικών ερευνών*, τευχ. 92/93, 1997, pp. 3-30
[1864] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., « Αθηναϊκά σημειώματα », *Αθηναϊκά*, τευχ.7, 1957, pp.19-24
[1865] ΙΕΡΩΝΥΜΙΔΗ, Λ., *Η Αθήνα όπως την έζησα 1947-1955*, Αθήνα : Δωρικός, 1978
[1866] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η Αθήνα μετά τον πόλεμο*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1988 et notamment p. 308
[1867] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Κ., « Αθηναϊκά σημειώματα », *Αθηναϊκά*, τευχ. 8, 1957
[1868] ΒΑΜΒΟΥΝΑΚΗ, Μ., « Στην Ερμού », In Καιροφύλλας Γ., (eds.), *Αθηναϊκό Ημερολόγιο*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1990, pp. 147-152
[1869] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η Αθήνα τη δεκαετία του 50*, *op.cit.*, et notamment p. 159

Quant à la rue *Aiolou*, elle offre un spectacle complètement diffèrent (Image 53). De décembre à janvier et pendant toute la période festive de Noël, les vendeurs à la sauvette déferlent sur la chaussée en offrant *tout ce dont un jeune ou un adulte peut rêver, des jeux, des oiseaux, des parfums, des chaussettes et des cadres, une foire perçant les oreilles*[1870] (Image 54).

Image 54 : Le marché de la rue Aiolou pendant les fêtes de Noël se transforme en un énorme bazar en plein air où tous les Athéniens cherchent des cadeaux et des approvisionnements pour leurs foyers. Aiolou devient ainsi une voie intensivement fréquentée par les piétons sans être aménagée à cet effet (Source : image retirée aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes)

Pendant l'été, les Athéniens qui ne partent pas à leurs villages d'origine se divertissent dans les espaces libres de la ville. Le confort des appartements modernes avec des balcons n'était pas suffisant pour changer les habitudes de la population : *Les Athéniens seuls ou en famille envahissent les espaces publics en quête d'une petite brise de fraîcheur*[1871]. La sortie de la soirée est une coutume sacrée, *Zappeio*, *Pedio Areos*, la place *Syntagma*, mais aussi chaque petite placette et jardin *accueilleront des milliers des personnes qui trouveront refuge sur les bancs publics ou sur les chaises confortables des cafés*[1872]. Au sein du triangle des places *Syntagma, Monastiraki* et *Omonoia* fleurit une pléthore de *taverneia* (des petits restaurants offrant surtout des plats à emporter) qui servent aux employés de bureau de l'*ouzo* et des *mezes*[1873] pendant qu'ils font leur pause de midi : *vers treize heures tu ne pourrais même pas rester debout devant les comptoirs où les hommes en costume déjeunent*.

Les travaux d'aménagement d'*Omonoia* en 1959 font de la place un sujet de commérage pour les Athéniens qui approchent le nouveau paysage à la fois avec admiration et malaise. Une chanson célèbre des années 1960, reflète à quel point *Omonoia* est considérée comme un monument de modernité : *Comme la place Pigalle, une place très centrale à Athènes c'est Omonoia, et sa réputation est grande, dans chaque coin des sept cafés, des chaises pleines de gens, des taxis cherchent des clients, des policiers chics et beaux, des brasseries, des cabarets de Jazz, des femmes très belles, des enseignes disant « welcome »*[1874].

[1870] *Ibid*., p. 38
[1871] ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, Κ., *Η Αθήνα που ζήσαμε,* Αθήνα : Εστία , 1950
[1872] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η Αθήνα τη δεκαετία του 50*, *op.cit.*, et notamment p. 182
[1873] Le *mezes* n'était jamais un plat principal et la plupart des fois il se basait sur des saveurs relevées : olives, feta, fromage, sardines sont les ingrédients principaux de ce plat quotidien
[1874] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η Αθήνα στη δεκαετία του 50*, et notamment p. 163

Malgré la densification du bâti[1875], toute la vie publique et touristique reste limitée au sein du centre *traditionnel*. Nous lisons dans un guide touristique de 1960 : *Dans le tétraèdre entre Syntagma, Stadiou, Omonoia, Kaniggos, Akadimias où l'on trouve les hôtels les plus luxueux, les agences de compagnies aériennes, les banques et les centres de divertissement*[1876]. Or, au fil des années, et vers la fin des années 60, la vie publique commence à sortir des limites du *triangle*. L'avenue *Alexandras*, la rue *Fokionos Negri,* ainsi que la place *Kolonaki* deviennent des *stekia* (lieux visités régulièrement par des clients fidèles)[1877] de plus en plus célèbres de divertissement nocturne et de restauration[1878].

La période entre 1950 et la fin des années 60, fut déterminante pour la transformation de la vie publique athénienne. La contestation, l'émancipation et la rupture avec les traditions envahissent la société grecque. L'essor d'une société consommatrice, qui secoue déjà l'Europe des années 30, se répand en Grèce de manière massive[1879]. Mai 68 et le virage qui s'est effectué au sein des politiques en Europe, affranchissent aussi la société grecque et ne manquent pas d'avoir un impact sur l'usage des espaces publics. Les avenues centrales deviennent les centres d'une vie nocturne palpitante, des paysages lumineux et de consommation (Image 55). Les photos prises par des photographes célèbres de l'époque[1880] dévoilent une fréquentation très intense des trottoirs, ce qui reflète une période caractérisée par un certain confort économique et un mode de vie insouciant. Le centre d'Athènes devient un pôle incontestable de la vie culturelle et économique et, malgré la prédominance des voitures, s'inonde de piétons à toute heure de la journée. Les cafés littéraires, les galeries, les maisons d'édition, les théâtres, cinémas, salles de spectacles, conservatoires et les boîtes, débordent les rues du centre dont les premiers signes de déclin n'apparaîtront qu'au début des années soixante-dix.

Image 55 : La rue Stadiou dans les années 60 est un lieu très animé, même pendant la nuit (Source : photo de K. Mpalafas, image tirée de l'ouvrage ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, Κ., Σύγχρονη Αθήνα, Αθήνα : Πεχλιβανίδης, 1958)

[1875] En 1950, 5 984 nouveaux immeubles sont construits et 14 325 en 1956. La même année, 2 776 magasins sont inaugurés. *Ibid*., et notamment p. 197
[1876] *Τουριστικός οδηγός για την Ελλάδα,* Αθήνα : Οργανισμός Τουριστικών Εκδόσεων , 1962
[1877] ΣΤΕΦΑΝΟΥ, Κ., « Παλιά στέκια που χάθηκαν », Καιροφύλλας Γ., (eds.), *Αθηναικό Ημερολόγιο*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1999, pp. 138-141
[1878] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η Αθήνα στη δεκαετία του 70*, et notamment p. 57
[1879] ΝΟΤΑΡΑΣ, Γ., « Μουσική. Απόλυτη ρήξη, η Ελλάδα στον 20ο αιώνα 1960-1965 », *Επτά ημέρες καθημερινή. Η Ελλάδα τον 20ο αιώνα 1960-1965*, 5 Δεκεμβρίου 1999
[1880] ΚΑΡΔΑΜΙΤΣΗ-ΑΔΑΜΗ, Μ., *Αθήνα μεταμορφώσεις του αστικού τοπίου. Από τη νεοελληνική ιστορική συλλογή Κωνσταντίνου Τρίπου*, Αθήνα : Μουσείο Μπενάκη, 2009

6.3 Partie 2 : Conclusion

Jusqu'au début de la *metapolitefsi*[1881] en 1974, le paysage et la fonction du centre-ville d'Athènes connaîtront deux étapes de changements radicaux : la première est celle de 1922 avec l'explosion démographique de la capitale, et la deuxième celle de la *modernisation*, débutée après la Deuxième Guerre mondiale. Le gigantisme du tissu urbain bouscule les pratiques des espaces publics et change le rôle du centre-ville par rapport à la surface urbanisée de la métropole. La hauteur des immeubles ainsi que l'invasion de la voiture composent un paysage nouveau pour la marche urbaine[1882]. Les extensions et les élargissements des routes, les passages pour piétons, les stations souterraines et le démantèlement du tram confrontent le piéton à un espace public particulièrement stimulant qui suscite la précipitation, l'encombrement et l'embarras des choix. Cette métamorphose du paysage public est aussi le résultat d'intérêts conflictuels entre les deux échelles du pouvoir : la Ville et le ministère. La Municipalité a généralement une attitude plus *retenue* envers l'intervention dans l'espace public et essaye de corriger localement les méfaits en trouvant des solutions plus réalistes par rapport à son budget[1883]. Le ministère favorise les plans directeurs ambitieux qui deviennent cependant fictifs et non réalisables. Cette confrontation a comme résultat non seulement la dégradation du paysage mais aussi l'orientation du regard des responsables vers des problèmes qui touchent une échelle globale en accordant moins d'importance aux petites actions de réaménagement local de l'espace public. La promenade dominicale le long des boulevards paisibles se flétrit et les places deviennent bruyantes et bondées. Cependant, les Athéniens ne perdront pas leur habitude d'être à l'extérieur. Ce reflexe prendra toutefois différentes formes. L'usage des espaces publics se définit, à la fin des années 60, moins par les saisons et les coutumes et davantage par la mode, la liaison des réseaux de transport et la répartition des activités dans l'espace.

Au cours de cette période, la marche à pied passe d'une action autonome et continue dans l'espace, à une action en séquences et dépendante des autres modes de déplacement. Admirer le paysage de la ville n'est plus la raison principale pour marcher. La *modernisation* de l'espace libre nécessite son équipement fonctionnel : la signalisation, le stationnement et le dimensionnement des trottoirs, sont parmi les questions qui tracassent les aménageurs. La vie publique commence à être *ménagée* sous des modèles de la vie privée. L'illégalité, le colportage, le désordre et la saleté sont considérés comme choquants. Ces pratiques ne sont tolérées que dans certaines zones du centre dont l'ambiance est historiquement liée à un caractère populaire.

Après 1950, l'image des rues centrales diffère significativement de celle des rues dans les quartiers résidentiels. Des théâtres, des cinémas, des cabarets et des restaurants attirent la classe moyenne qui se rend dans le centre surtout les week-ends. Les bancs sur les places publiques et les bandes municipales ne semblent impressionner personne. L'essor de l'habitat dans les banlieues ouvre des horizons et des sphères d'activités pour de nombreuses familles. Le centre-ville n'est plus la destination préférée de récréation des Athéniens, mais il attire les touristes visitant la capitale surtout après 1960. Les voyages à l'étranger et l'invasion de la télévision dans les maisons créent de nouveaux besoins de loisirs. Les avenues du centre ne sont plus des endroits d'attraction, elles

[1881] Le terme *Metapolitefsi* signifie le changement du régime politique en Grèce. Ce terme désigne la période qui commence après la chute de la *Junte des Colonnels* (1967-1974) en 1974, et la transition à la démocratie

[1882] ΤΣΑΓΚΑΡΙΔΗΣ, Ν., « Η σύγχρονος όψις της παλαιάς και νέας πόλεως των Αθηνών », *op.cit.*

[1883] Au cours des propositions sur les tracements des axes, la municipalité d'Athènes propose de le faire sans indémnisation en permettant aux propriétaires de parcelles d'augmenter la hauteur maximale des immeubles. Toutefois, l'élargissement des voies a eu pour effet de diminuer encore plus la taille, déjà petite, des parcelles athéniennes et de les rendre non constructibles

deviennent un espace de passage au cours de nombreuses activités journalières. Le schéma directeur de la planification de la métropole reste toujours inachevé. Le déplacement individuel et l'extension de l'asphalte dans les quartiers les plus éloignés, conduiront très vite le centre-ville à une situation de crise tant morphologique que fonctionnelle. Les promenades collectives, les concerts dominicaux et les rencontres quotidiennes dans les rues semblent s'en aller sans possibilité de retour.

Après la deuxième moitié du XX^{e} siècle, Athènes est une ville scindée en deux. Certains lieux publics se modernisent et d'autres accueillent des habitudes anciennes telles que le bavardage sur les trottoirs, la discussion politique sur une terrasse de café et la petite causette au coin de la rue. La marche à pied sera elle aussi modernisée et acquiert de nombreuses facettes : marcher pour attraper le bus, marcher dans des avenues lumineuses débordées de véhicules, marcher en découvrant des couleurs et des images différentes, marcher rapidement pour traverser le passage pour piétons, marcher stoïquement pour aller faire la queue pour attendre le tram, marcher mollement entre le travail et le bar du coin de la rue ou marcher allégrement en sortant du cinéma, du théâtre, d'un concert, sont parmi les nombreuses manières de se mouvoir dans une ville dont le paysage, vers la fin des années 60, change drastiquement.

..Ce qu'il faut, c'est qu'on soit naturel et calme
dans le bonheur comme dans le malheur,
C'est sentir comme on regarde,
penser comme on marche...
Fernando Pessoa

Je passais une rue puis une autre, grelottant, lorsque
tout à coup je sentis — non, je ne la sentis point : elle me croisa, impétueuse : la Parole
Octavio Paz

Afoot and light-hearted, I take to the open road,
Healthy, free, the world before me,
The long brown path before me, leading wherever I choose
Walt Witmann

Wandering therefore was a kind of mindlessness
Paul Auster

The true charm of pedestrianism does not
lie in the walking, or in the scenery, but in the talking
Mark Twain

Partie III : La marche dans le centre historique d'Athènes aujourd'hui : politiques, pratiques et expériences

7. Parler de la marche : au cœur de jeu d'acteurs depuis les années 1970

L'objectif de cette partie est d'examiner la marche à partir du moment où celle-ci émerge en tant que *sujet* concret au sein des politiques publiques athéniennes. La marche est ici approchée sous un triple regard. D'abord, nous examinons l'espace physique de la marche comme résultat de certaines décisions et de stratégies tracées par des entités publiques ou privées. Ensuite, nous l'approchons en tant que pratique infusée par le fonctionnement des lieux publics. Enfin, la marche est envisagée comme une expérience et un acte en soi, produit par les citoyens et à cet égard, originel. À la fin des années 60, la pollution atmosphérique et la dégradation du centre athénien conduisent le ministère des Travaux publics à accorder une attention particulière à la mise à niveau des espaces publics[1884]. Les différentes tentatives pour rédiger un *schéma directeur* pour la capitale et des *plans locaux d'urbanisme* montrent la volonté du gouvernement de suivre les pas des autres pays européens et d'améliorer les espaces publics urbains. Un nombre considérable d'études et de plans locaux d'urbanisme a été créé entre les années 70 et 80 partout dans le pays[1885]. Cependant, l'espace urbain se construit sans respecter toujours la réglementation, et particulièrement à Athènes où les contraintes sont majeures. En réalité, l'aménagement des espaces publics est plutôt un *arrangement local* qui n'arrive jamais à avoir une vision globale[1886]. Les services publics préservent leurs *habitudes* du passé : une répartition excessive des compétences et une discontinuité des actions menées. Aménager l'espace public signifiait plutôt contrôler son usage et corriger *a posteriori* les problèmes qui surviennent. Le rôle des citoyens face aux changements des espaces publics est nébuleux ; habitués à l'absence d'un État protecteur, les habitants – surtout dans les grands centres urbains en Grèce – apprennent à assurer individuellement leurs intérêts en ce qui concerne leur logement sans considérer l'espace public comme un bien commun. La loi 1337 de 1983, permet pour la première fois à l'habitant de participer activement au processus d'aménagement des espaces publics surtout à l'échelle locale. Cependant, les financements européens qui arrivent en Grèce après 1995[1887], sont majoritairement canalisés dans des projets *phares* d'infrastructure en laissant de faibles budgets pour les municipalités. Les *Conseils d'urbanisme locaux* (*Πολεοδομικές Επιτροπές Γειτονιάς*)[1888] n'acquièrent jamais un pouvoir suffisant et les objectifs annoncés pour

[1884] ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ, Π., « Η μόλυνσις του περιβάλλοντος, ο ελληνικός χώρος και οι κίνδυνοι διά την ζωήν μας. Σκέψεις, διεθνή δεδομένα και προτάσεις », *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχ. 565, 1973, pp. 605-609

[1885] LEONDIDOU - GERARDI, C., « A review of town planning issues in contemporary Greece », In *Prospect, housing and planning concepts throughout the century*, Hague : International Federation for Housing and Planning, 1993. Cf. aussi WASSENHOVEN, L., « National and regional spatial plans in Greece. Can they contribute to sustainable development? », In *International Sustainable Development Research Conference*, University of Nottingham, 24-25 March 2003

[1886] ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ, Μ., « Ο πολεοδομικός σχεδιασμός της Αθήνας (1830-1940) », In Χ. Σακελλαρόπουλος (eds.), *Από την Ακρόπολη της Αθήνας στο λιμάνι του Πειραιά. Σχέδια ανάπλασης αστικών περιοχών*, Αθήνα : Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Politechnico di Milano, 1988

[1887] MAILLARD, C., « Athènes la nouvelle tragédie grecque », *Urbanisme*, no. 240, 1989, pp. 76-79

[1888] ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., Cf. aussi ΒΑΡΛΑΜΟΥ, Μ., ΔΑΜΙΑΝΟΣ, Δ., *Κέντρα πόλεων*, επί διπλώματι εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων, 1976

améliorer la qualité de vie, la protection de l'environnement et le renforcement économique des arrondissements sont rarement achevés.

Après 1970, les services techniques de la Municipalité et le ministère réorientent leurs débats autour des droits du *piéton* et des *qualités* de l'espace public. Le secteur public se préoccupe, surtout jusqu'alors, des travaux d'infrastructure et d'équipement technique des espaces libres. Pendant les années 70 et 80, les autorités locales promeuvent le concept de piétonnisation en tant que moyen principal d'aménagement de l'espace public. Toutefois, à partir des années 90 le pouvoir central essaye de redéfinir le rôle des espaces publics dans un processus de renouveau de l'image du centre-ville. La nationalisation du réseau des transports en commun en 1993, l'inauguration des deux lignes métropolitaines du métro et le développement de projets *de grande envergure* sont des preuves d'une politique consciente pour la mise en valeur du profil *historique* du centre. Cette politique sera accompagnée d'un renouvellement des outils de conception, ainsi que d'une concentration spatiale des projets autour du noyau ancien de la ville. La *renaissance* des espaces publics sera directement liée à la promotion de la marche et à l'essor des activités culturelles et commerciales. Des projets de piétonnisations importantes tentent, après 2000, de changer l'image de délaissement du centre. Cependant, le manque d'une stratégie globale et d'une direction solide de la part des autorités, font que la majorité des aménagements demeurent des cas fragmentés entre eux. Les grands projets concernent des lieux déjà *dotés* d'une fréquentation piétonne dans le cœur touristique de la capitale. À côté de ces derniers, certains quartiers se dégradent jour après jour en révélant un paysage plutôt repoussant ou indifférent pour le marcheur. La concentration excessive des rues centrales sur les activités récréatives et touristiques tisse un *cœur historique* avec une tendance à l'homogénéisation qui rebute les habitants (ceux qui y restent) qui n'arrivent pas à le sentir comme leur appartenant. Toutefois, l'ambiance des lieux centraux attire les habitants des quartiers limitrophes qui les traversent à l'occasion de leurs circuits pédestres quotidiens.

7.1 Un terrain de recherche - des manières de voir

7.1.1 Quelle place pour la marche dans une métropole agressée par trente ans d'urbanisation débridée ?

Si la ville au pied de l'Acropole est largement connue d'un public non grécophone, cela n'est pas le cas du territoire métropolitain qui présente des transformations significatives au cours de ces dernières vingt années[1889]. Ce que les Athéniens appellent *Athènes,* c'est une aire urbanisée qui couvre principalement une cuvette entourée de quatre massifs montagneux. Toutefois, la capitale s'étale en réalité en dehors de ce bassin, sur toute la péninsule d'Attiki. Son positionnement stratégique dans le centre du pays[1890] et en connexion directe avec des ports de l'est de la Méditerranée, lui assure une double identité géographique : celle d'une ville de l'Occident et celle d'une ville de l'Orient[1891].

[1889] Voir les travaux de Guy Burgel, Bernard Kayser, Athanasios Aravantinos et Georges Prevelakis
[1890] D'un point de vue strictement géographique, Athènes est située dans un point nodal à l'est de la Méditerrannée. La Grèce constitue une porte d'entrée en Europe de l'Est. Cf. BURGEL, G., « Athènes : une métropole contemporaine exemplaire? », *Cahiers d'études sur la Méditerranée orientale et le monde turco-iranien*, vol. 24, 1997, pp. 39-50
[1891] CATTAN, N., PUMAIN, D., ROSENBLAT, C., et al., *Le système des villes européennes*, *op.cit.*

L'agglomération[1892] athénienne, qui accueille presque un tiers de la population nationale[1893], présente une certaine cohésion sociale en comparaison à d'autres villes européennes dans le sens où elle ne présente, ni de claires ghettoïsations, ni une différence socioéconomique très marquée entre le centre et la périphérie. Ce n'est que dans les années 90 qu'Athènes dépasse ses limites traditionnelles et *sort* de ces enceintes montagneuses[1894]. La métropole contemporaine, un territoire régi administrativement par la région d'Attiki[1895], s'étend sur toute la péninsule et elle se structure autour d'un système, *hérité*, radio-centrique des routes ainsi que d'un réseau restreint de transports collectifs, rénové après 2000[1896]. La région d'Athènes comprend le Secteur central qui appartient à la Municipalité d'Athènes [*Dimos Athinas*], avec une surface de 38,9 km^2, 745 000 habitants et ses sept communautés municipales (arrondissements). Chaque arrondissement – selon le Plan local d'urbanisme publié en 1988 – se divise en *geitonies* (quartiers) et en *synoikies* (districts) (Annexe 7).[1897]

L'étalement urbain athénien se basait sur l'expansion des petits bourgs non planifiés qui ont évolué progressivement en communes[1898]. Après les années 50, la population de la migration interne s'installe dans les quartiers pauvres à l'ouest de la ville, et, dans une deuxième période, les couches les plus aisées déménagent du centre-ville vers les communes périphériques riches, à l'est et au nord[1899]. L'étalement urbain s'effectuera enfin en quatre étapes : entre les années 30 et juste après la Deuxième Guerre mondiale ; entre les années 1958 et 1962 ; entre la dictature de 1968 et jusqu'en 1972 ; et finalement entre 1983 et 1994[1900]. Au cours de cette dernière période, l'État dirige le *Programme de Réorganisation urbaine* (*Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης*), qui a pour objectif l'identification de l'urbanisation réelle et l'intégration de vastes zones de constructions illégales dans le plan d'urbanisme officiel ainsi que leur approvisionnement en infrastructures sociales et en espaces publics[1901]. L'ensemble urbain d'Athènes couvre les limites administratives de 59 communes et communautés qui s'étalent sur une surface de 323,1 km^2[1902].

Depuis les années 80, la capitale grecque n'échappe pas à la crise du modèle traditionnel de production qui frappe tous les pays occidentaux. Face au recul progressif de l'industrie, l'économie grecque se restructurera autour du secteur tertiaire[1903]. La tertiarisation du travail entraîne la répartition des couches sociales dans le centre et la désolation des grands pôles industriels le long de la rue *Pireos*. Toutefois, les effets de la désindustrialisation n'ont pas été dévastateurs pour Athènes. Le secteur des services remplit rapidement le vide créé par

[1892] D'après la définition donnée en 1978 par les Nations Unies, une agglomération est un groupement de population qui, sans tenir compte des limites administratives, forme une zone bâtie dont aucune construction n'est séparée de plus de 200 mètres de la construction la plus proche. Cf. CATTAN, N., ROZENBLAT, C., « Délimiter et mesurer l'évolution des populations urbaines », *Population*, 46e année, n°4, 1991 pp. 979-991

[1893] ΑΒΔΕΛΙΔΗ, Κ., *Η χωρική εξέλιξη 4 μεγάλων ελληνικών πόλεων*, Αθήνα : ΕΚΚΕ, 2010. Cf. aussi ΑΒΔΕΛΙΔΗ, Κ., « Αστικός φυσικός χώρος και πτυχές της καθημερινότητας στην Αθήνα », *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, τ. 128, 2009, pp. 143-174

[1894] AGRIANTONIS, N., Athènes : les mécanismes de développement urbain, *op.cit.* Cf. aussi ΓΕΡΑΡΔΗ, Κ., ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ε.Μ.Π., Στρατηγικό πλαίσιο χωρικής ανάπτυξης για την Αθήνα-Αττική, *op.cit.*

[1895] La région d'Attiki est la plus grande du pays en termes de population, d'acitvite économique et de densité d'habitat

1896 Deux autoroutes, la rue nationale et Attiki Odos, structurent la plaine du Bassin central reliant le groupe urbain d'Athènes (Πολεοδομικό Συγρότημα Αθήνας) aux plaines de Thriasio et de Mesogeia, ainsi qu'aux régions limitrophes au nord et au sud-ouest du pays

[1897] La planification urbaine à Athènes est définie par le Schéma directeur d'Athènes voté en 1985 par la loi 1515/1985 publiée dans le Φ.Ε.Κ. 18Α/1985.

[1898] ΧΑΙΝΤΕΝΡΑΪΧ, Ε., ΧΤΟΥΡΗΣ, Σ., ΙΨΕΝ, Ν., *Αθήνα. Η κοινωνική δημιουργία μιας μεσογειακής μητρόπολης*, Αθήνα : Κριτική, 2007

[1899] ΜΑΛΟΥΤΑΣ, Θ., (eds.), *Κοινωνικός και οικονομικός άτλας της Ελλάδας. Οι πόλεις, τ.* 1, Βόλος : Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, 2000 et notamment p. 31

[1900] ΓΕΡΑΡΔΗ, Κ., Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ε.Μ.Π., Στρατηγικό πλαίσιο χωρικής ανάπτυξης για την Αθήνα-Αττική, *op.cit.*

[1901] Jusqu'en 1950 le plan approuvé d'Attique concernait une surface de 25 031 ha. Entre 1950 et 1981 cette surface a augmenté à 7 734 ha, et en 1981 elle a atteint 32 765 ha. En 1981, avec le Programme sur la planification du territoire national (Επιχειρηση πολεοδομικής ανασυκγρότησης) on ajoute 8 000 ha de nouvelles zones urbanisées concernant l'habitat principal et 7 000 ha pour l'habitat de vacances Cf. http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130303.html

[1902] D'après les données du Service statistique national de Grèce ΕΛ.ΣΤΑΤ., (http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE)

[1903] ΓΕΡΑΡΔΗ, Κ., Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ε.Μ.Π., *Στρατηγικό πλαίσιο χωρικής ανάπτυξης για την Αθήνα-Αττική*, Αθήνα : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ε.Μ.Π., 2004

l'industrie. Le secteur du bâtiment poursuit sa course croissante pendant les années 80 et le centre-ville conserve son rôle hégémonique dans l'économie de la capitale. La prépondérance d'Athènes s'explique par la concentration significative de l'offre touristique et par la richesse des foyers[1904]. Sa population double entre 1950[1905] et 1980 (Annexe 8), et cet essor continu conduira, après les années 80, à l'urbanisation de tout le littoral de la région. Les zones agricoles de *Mesogeia* (oliviers, vignobles, blé) sont envahies par des entrepôts et des commerces de grande surface qui ravitaillent et s'approvisionnent à travers un réseau d'axes qui s'étale et qui crée, après 2000, une périphérie économique concurrentielle du centre traditionnel[1906].

Après la chute de la junte en 1974 et l'entrée du pays dans la Troisième République hellénique, un grand nombre d'intellectuels chassés par le pouvoir dictatorial, retournent à Athènes. La population du centre-ville se renouvelle par des personnes amenant, non seulement de nouvelles idées, mais surtout des habitudes et des choix spatiaux différents[1907]. Le centre-ville est victime de la pollution et de la fuite de la bourgeoisie traditionnelle. Des artistes et des écrivains choisissent d'habiter dans les quartiers malfamés[1908] du centre et de fréquenter les restaurants et les lieux empreints d'une culture populaire. Les boîtes de nuit, les tavernes et les *ouzadika* (bars traditionnels servant de l'ouzo) des quartiers résidentiels de *Petralona*, *Psiri*, *Metaxourgeio*, *Varvakeio* commencent à revivre. Dans un contexte de stabilité politique, Athènes, d'une ville d'émigration, se transforme en une ville d'accueil des populations. Le secteur de l'immobilier s'enrichit en recourant à une main-d'œuvre provenant surtout d'anciens pays communistes. Des Kurdes, des Philippins, des Polonais, des Ukrainiens, affluent vers le centre-ville et gagnent leur vie en tant que domestiques ou dans le petit commerce[1909]. La partie est de la ville est saturée par des activités tertiaires, tandis que la partie ouest accueille des personnes à faibles revenus et se caractérise par une densité moins forte de l'habitat[1910].

Les avenues *Kifissias et Syggrou* rassemblent la grande majorité des banques et des bureaux, il s'agit de l'épine dorsale des axes de transport viaire qui se développe entre les pôles d'habitats aisés : *Marousi*, *Chalandri*, *Kifissia* dans le nord, et de *Glyfada*, *Voula*, *Vouliagmeni* dans le sud. Des bâtiments vitrés et de grands centres commerciaux définissent un paysage très différent des axes historiques, *Amalias*, *Philelinnon*, *Vasilissis Sofias* ou *Alexandras*.

Le réseau des nouveaux axes désencombre considérablement le trafic dans le centre-ville, mais aussi l'inauguration du nouvel aéroport à *Mesogeia*[1911]. Des localités balnéaires comme *Anavisos*, *Saronique*, Cap *Sounio*, *Loutsa* et le golf d'Eubée deviennent, après 2000, des zones de résidence principale. À l'intérieur du bassin, les villas luxueuses s'étendent jusqu'au pied des montagnes *Hymette* et *Penteli*. Entre 1971 et 1991, les communes du nord-est et du sud-est profitent d'une croissance démographique, tandis que celles du centre-ville

[1904] En 1970, Athènes possedait 65 % des véhicules de tourisme du pays. La consommation d'électricite domestique est elle aussi un bon indice de richesse : 70 % du total national en 1970 et 49 % en plus en 1983. Cf. PUMAIN, D., SAINT-JULIEN, T., FERRAS, R., et al., « La Grèce », In Brunet R., (dir.)*, Géographie universelle de la France, vol. France, Europe du Sud,* Paris-Montpellier *:* Hachette-Reclus, 1990 et notamment p. 447

[1905] ΚΟΤΖΑΜΑΝΗΣ, Β., « Αθήνα 1848-1991, Η δημογραφική ανάδυση μιας Μητρόπολης », *op.cit.*

[1906] ΓΕΡΑΡΔΗ, Κ., ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ε.Μ.Π., Στρατηγικό πλαίσιο χωρικής ανάπτυξης για την Αθήνα-Αττική Ε.Μ.Π., *op.cit.*, et notamment p. 21

[1907] ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « Η αριστερή ιδεολογία στην πολεοδομία στην Ελλάδα, από το 1960 ως το 1990 », *op.cit.*

[1908] BURGEL, G., « Athènes de la balkanisation à la mondialisation », *op.cit.*

[1909] ΒΑΙΟΥ, Ν., « Όψεις της μετανάστευσης προς την Αθήνα μετά το 1990 », In *Συνέδριο πληθυσμιακές τάσεις και προοπτικές. Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Ένωση,* Αθήνα, 13-14 Μαρτίου 2009. Cf. aussi ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « Πόλεις μέσα στην πόλη - Η Αθήνα των μειονοτήτων » *Διάπλους*, τευχ. 18, 2007

[1910] ΓΕΡΑΡΔΗ, Κ., Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ε.Μ.Π., *Στρατηγικό πλαίσιο χωρικής ανάπτυξης για την Αθήνα-Αττική*, *op.cit*., et notamment p. 79

[1911] Un projet de loi visant la révision du Schéma directeur de la capitale a été déposé en 2009 par le ministre Georgios Souflias. Un deuxième projet de loi a été déposé en 2011 par le ministre Tina Mpirmpili. Les deux projets n'ont finalement pas été votés par le parlement grec

présentent un fléchissement couronnant un long processus d'étalement anarchique de l'espace métropolitain au cours du XX^{e} siècle[1912].

La vie économique du centre se base historiquement sur la petite propriété, créant un paysage d'usages particulièrement mixtes. Toutefois, il y a une absence de stratégies spatiales[1913] concrètes. Alors que l'engouement pour la périphérie crée de nouveaux logements et emplois, le noyau traditionnel est appelé à redéfinir son rôle, qui ne se fait – de manière plus consciente – qu'après 2000 et en vue des Jeux olympiques. Athènes est pendant longtemps considérée comme une ville à faible compétitivité économique en Europe en raison de sa situation géographiquement périphérique, de son réseau d'infrastructures désuet et d'une qualité de vie menacée constamment par la pollution environnementale[1914]. Les Jeux olympiques apparaissent donc comme l'occasion parfaite pour créer une image nouvelle de la ville[1915]. Athènes s'engage à achever d'importants projets d'infrastructure et tisse petit à petit son nouveau profil en tant que destination de tourisme de congrès[1916]. Les Jeux olympiques ont également servi de tremplin pour repositionner Athènes au sein des Balkans et au niveau international[1917]. Les sites olympiques se dispersent dans le bassin et bouleversent les équilibres traditionnels du tissu en créant des économies satellites autour du centre ancien[1918]. La division historique du bassin, en quartiers populaires à l'ouest et aisés à l'est, n'a cependant pas vraiment changé[1919] ; jusqu'en 1971, les couches les plus fortunées vivent au sein de la municipalité d'Athènes[1920]. Après 1990, cette tendance devient plus complexe[1921] : *The city's growth momentum was mainly fuelled by exogenous factors, like the crisis of the agrarian economy and post-civil-war repression, which pushed people away from the countryside, rather than by a burgeoning industrial labour market that attracted outsiders with the promise of stable and well-paid jobs. It is clear that a very important part of the city's residential areas are mixed or relatively mixed in terms of social class*[1922]. De nouvelles populations *pauvres* se concentrent autour du noyau historique, et, parallèlement, une forte mixité d'activités aux rez-de-chaussée donne l'impression d'une ville présentant une faible ségrégation sociale[1923]. Les extrémités du centre historique sont soumises à une construction massive au cours des années 60 et 70 à travers le système des *antiparochoi*[1924]. Les îlots se caractérisent par un mélange social vertical au sein de chaque immeuble[1925], les immigrés s'installent dans les sous-sols, tandis que la vieille bourgeoisie ou les familles de la classe moyenne occupent les *retirés* des derniers étages. En dépit de cet amalgame social dans l'habitat, les installations publiques et privées sont inégalement réparties dans la ville[1926], et les lieux culturels, tels que les galeries, les musées ou les

[1912] En 2001, la région d'Attiki compte 3,8 millions d'habitants. Cf. Ο.Ρ.Σ.Π.Π.Α., *Σχεδιασμός μητροπολιτικής περιφέρειας για μια βιώσιμη ανάπτυξη*, Αθήνα : Ο.Ρ.Σ.Π.Π.Α., 1996

[1913] DEFFNER, A., MALOUTAS, Th., « Urbanisation et patrimoine culturel : Athènes face aux jeux Olympiques de 2004 », *Géocarrefour*, vol. 77, no. 4, 2002, pp. 353-358

[1914] Ο.Ρ.Σ.Π.Π.Α., Σχεδιασμός μητροπολιτικής περιφέρειας για μια βιώσιμη ανάπτυξη, *op.cit.*

[1915] PAGONIS, T, CHORIANOPOULOS, I., DRYMONITI, S., et al., « Urban competitiveness and sprawl as conflincting panning priorities : the Olympic legacy of Athens », In *Urban competitiveness and sprawl 44th ISOCARP Congress*, Dalia, China, 19-23 September 2008

[1916] ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ, Ν., « Αγναντεύοντας την Αθήνα του χρόνου τον Σεπτέμβριο », *Ο κόσμος του επενδυτή*, 2003

[1917] ΠΟΡΤΑΛΙΟΥ, Ε., ΓΙΑΛΥΡΗ, Θ., « Ολυμπιακοί Αγώνες 2004 στην Αθήνα – Νεοφιλελεύθερες πολιτικές και κοινωνικές αντιστάσεις », In *Γεωγραφίες της μητρόπολης -Όψεις του φαινομένου στον ελληνικό χώρο*, Θεσσαλονίκη, 21-22 Οκτωβρίου 2005

[1918] Au Phalère, au village Olympique à Marousi, à Markopoulo, et dans d'autres zones qui ont acceuilli des sites olympiques. Les travaux de construction des axes périphériques dans la région furent représentatifs de la période de préparation des jeux Olympiques en Grèce

[1919] ΜΑΛΟΥΤΑΣ, Θ., « Κατοικία και κοινωνική δομή στην Αθήνα » In Θ. Μαλούτας, Σ. Πεσμαζόγλου and Κ. Τσουκαλάς (eds.), *Προσεγγίσεις : κοινωνική δομή και Αριστερά*, Αθήνα : Σύγχρονη Εποχή, 1990, pp. 133-166

[1920] Il y avait 62 % des revenus les plus hauts contrairement à 1991, quand seulement 27 % de la même classe sociale continuait à habiter dans le centre d'Athènes

[1921] ΓΕΡΑΡΔΗ, Κ., Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ε.Μ.Π., *Στρατηγικό πλαίσιο χωρικής ανάπτυξης για την Αθήνα-Αττική Ε.Μ.Π.*, op.cit., et notamment p. 23

[1922] MALOUTAS, Th., « Segregation, social polarization and immigration in Athens during the 1990s. Theoretical expectations and contextual difference », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 31, no. 4, 2007, pp. 733-758

[1923] ΓΕΡΑΡΔΗ, Κ., Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ε.Μ.Π., *Στρατηγικό πλαίσιο χωρικής ανάπτυξης για την Αθήνα-Αττική,* op.cit., et notamment p. 23

[1924] PREVELAKIS, G.

[1925] ΓΕΡΑΡΔΗ, Κ., Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ε.Μ.Π., *Στρατηγικό πλαίσιο χωρικής ανάπτυξης για την Αθήνα-Αττική Ε.Μ.Π.*, op.cit., et notamment p. 24

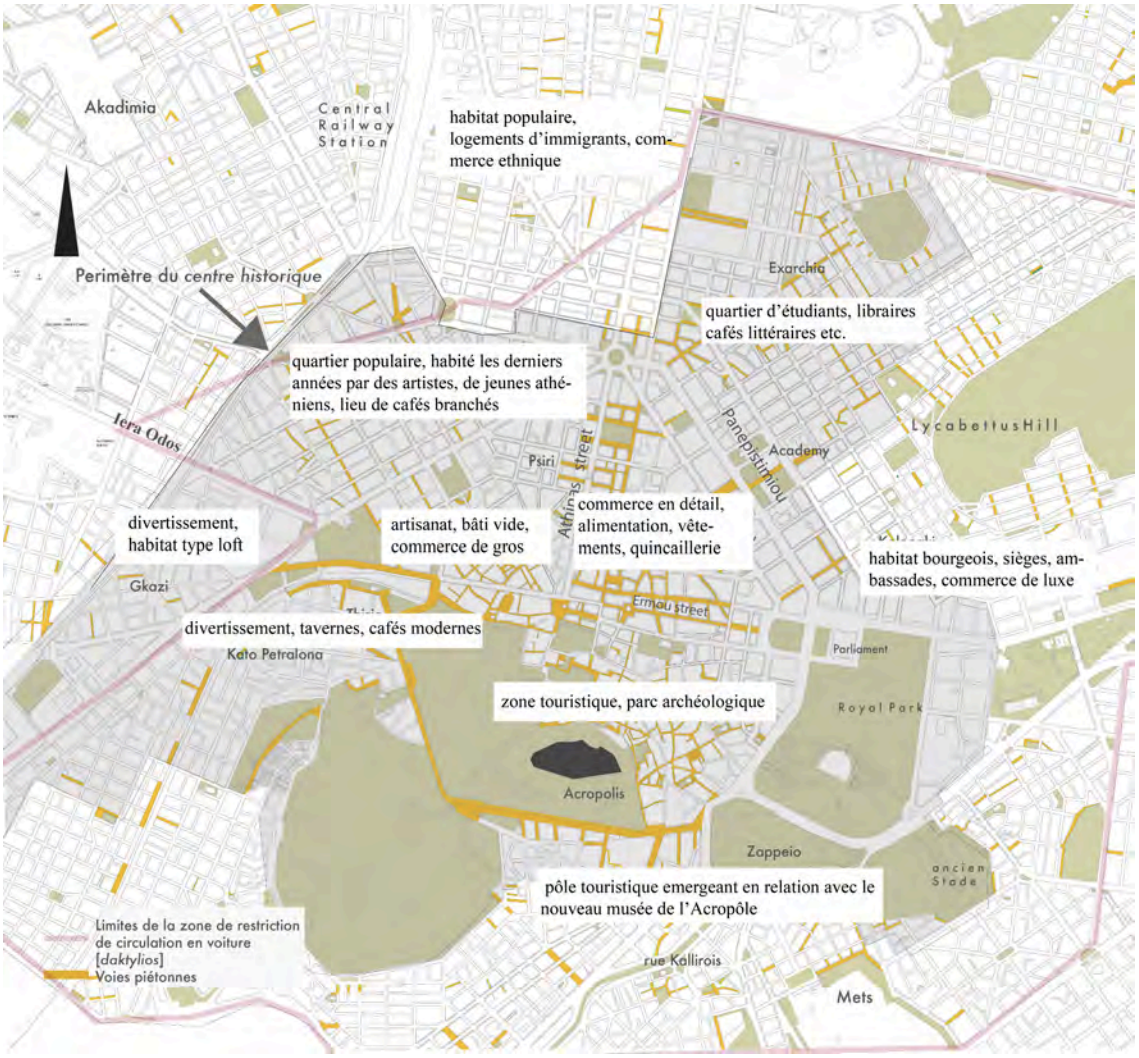
[1926] ΜΑΛΟΥΤΑΣ, Θ., ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Δ., (eds.), *Κοινωνική δομή και πολεοδομική οργάνωση στην Αθήνα*, Θεσσαλονίκη : Παρατηρητής, 1992

théâtres, se concentrent dans le centre. L'installation des immigrés dans certaines zones de ce dernier, conduit à un changement profond du tissu social après 1990 et au développement de commerces liés à leurs besoins et à leurs coutumes[1927]. Les classes aisées retournent dans certaines zones du centre en déclenchant des processus de régénération[1928]. Au début du XXI[e] siècle, le centre-ville porte le fardeau d'être la vitrine des enjeux métropolitains, voire nationaux, et la quête d'une nouvelle identité se base sur la promotion de l'héritage historique[1929] et sur une conceptualisation renouvelée des espaces publics.

7.1.2 Un centre, des centralités : une mosaïque perceptive et fonctionnelle pour le piéton

Tout au long du XX[e] siècle, le centre d'Athènes a un paysage et des limites définis[1930], formés par la concentration des services gouvernementaux, des sites touristiques, des rues commerciales et d'une variété de styles architecturaux. Après 1980, certains ministères et sièges privés sont transférés le long des axes routiers vers le nord du bassin, tandis qu'une grande partie des îlots centraux est occupée par des galeries, des musées, des restaurants et des espaces polyvalents. Si la place *Omonoia* est le cœur du centre avant les années 80, celui-ci se trouve aujourd'hui dans une zone étendue, entre le nouveau musée de l'Acropole, le Palais de la musique, *Megaro Mousikis,* et le pôle culturel de *Gkazi.* Le centre actuel a plutôt une forme réticulaire et il se structure autour de petits centres ayant des caractéristiques distinctes entre eux (Carte 28).

[1927] ΓΕΡΑΡΔΗ, Κ., ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ε.Μ.Π., Στρατηγικό πλαίσιο χωρικής ανάπτυξης για την Αθήνα-Αττική Ε.Μ.Π., *op.cit.*, et notamment p. 26
[1928] *Ibid.*
[1929] ΑΒΔΕΛΙΔΗ, Κ., *Η χωρική εξέλιξη 4 μεγάλων ελληνικών πόλεων*, *op.cit.*
[1930] Selon la définition que Max Weber propose, un centre consiste en une agrégation d'activités autour d'un point donné dans l'espace. Cf. WEBER, M.M., *L'urbain sans lieu ni bornes*, (trad.) X. Guillot, Paris : L'Aube, 1996 [1964]



Carte 28 : Le centre historique athénien, délimité par un périmètre administratif, ici en gris foncé, et la relation entre espaces verts et rues piétonnes construites. Malgré sa surface restreinte, le centre comporte plusieurs micro-centres ayant des fonctions et des paysages distincts entre eux (Source : fond de carte retiré aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes et retouché par l'auteur)

Trois centres principaux peuvent toutefois être distingués : archéologique, commercial et administratif. Ces zones représentent *grosso modo,* trois paysages distincts : la vielle ville, le centre monumental du XIX^{e} siècle et le tissu plus contemporain[1931]. Cependant, autour de ces paysages relativement *stables* au fil des ans, il y a des zones qui se modifient constamment. Ainsi, les quartiers d'artisanat de *Metaxourgio* et *Kerameikos* accueillent de plus en plus d'activités culturelles, et le profil social des quartiers d'habitat à *Strefi* et à *Kypseli* change constamment[1932]. Le périmètre du centre historique ne comprend pas seulement le noyau du XIX^{e} siècle, mais il englobe aussi des zones bâties au cours des années 60, 80 et 90 qui présentent aujourd'hui des évolutions avec des tendances différentes.

Le *centre commercial* représente une zone triangulaire entre les places *Omonoia*, *Syntagma* et *Monastiraki* où se regroupe un grand nombre de petites entreprises commerciales. La partie adjacente de la rue *Stadiou* attire des banques, d'anciens cabinets d'avocats et de notaires, ainsi que des maisons d'édition, tandis que la zone à proximité de la rue *Athinas* rassemble des commerces de textile, des couturières, des serruriers, des cafés et des bars branchés. Ce voisinage d'usages assez différents est cependant régi par une organisation interne très nette,

[1931] ΠΑΡΜΕΝΙΔΗΣ, Γ., ΤΡΙΠΟΔΑΚΗΣ, Α., *Αισθητική αναβάθμιση του ιστορικού κέντρου των Αθηνών - Β′ Φάση*, Αθήνα : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ε.Μ.Π., 2003
[1932] *Ibid.*

les rues sont souvent spécialisées autour d'un type de commerce en formant des petits enclos à l'intérieur de la zone. La rue *Romvis*, est ainsi connue pour ses magasins d'emballages, la rue *Vissis* pour sa quincaillerie et la rue *Agiou Marcou* pour ses produits bon marché et des articles de couture. Dans les ruelles autour de la placette *Agia Irini,* le passant se trouve face à des magasins de boutons, de tournevis, de fils de couture, de revêtements pour le sol, de peinture, de vernis, de graines organiques et de fines herbes[1933]. En approchant la rue *Athinas*, le piéton est frappé par les odeurs d'épices, d'algues chinoises, de diluants, de graisses, de fromages et d'encens, et un peu plus loin, sur la rue *Pireos*, les rez-de-chaussée abritent des commerces iraniens et pakistanais qui se multiplient[1934].

Le centre archéologique s'étend sur une zone au nord de la colline de l'Acropole qui inclue le temple d'*Olympeion*, la colline de *Filopappou* et le quartier traditionnel de *Plaka* avec deux prolongations : l'une jusqu'à l'ancien Stade et l'autre jusqu'au cimetière de *Kerameikos* à l'ouest. Des commerces de souvenirs, des produits locaux grecs, des sandales et des bijoux se répandent dans les ruelles *Adrianou*, *Tripodon*, *Appolonos*. Les venelles autour de la place *Monastiraki* rassemblent des commerces de produits traditionnels en cuir. Quant aux rues dans la partie sud de la colline, elles connaissent une forte fréquentation touristique suite à l'inauguration du musée de l'Acropole. Des cafés de design moderne, des glaciers, des magasins de souvenirs d'art sont inaugurés les uns après les autres dans les rues *Makrygianni* et *Chatzichristou*. La voie piétonne, *Dionysiou Areopagitou,* est le squelette de la zone archéologique dont l'extrémité ouest, entre la gare *Thisio* et la place *Thisio*, présente les plus amples transformations au cours des dernières années. Chaque week-end le pavé (réaménagé en 2000) accueille une pléthore de commerçants ambulants qui se mélangent aux vieux retraités qui vendent des anciennes devises et des cartes postales formant ainsi une brocante atypique. Tous les dimanches, les Athéniens se rendent à cet endroit pour prendre un café sur une des nombreuses terrasses de la rue *Makrygianni,* avant de continuer leur balade jusqu'à *Dionisos* pour arriver ensuite à la partie sud de *Plaka* (Carte 29).

Carte 29 : La zone archéologique touristique et l'emplacement de la voie piétonne Dionisiou Areopagitou à proximité du quartier ancien de Plaka et les places publiques Monastiraki, Omonoia et Syntagma (Source : fond de carte retiré aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes et retouché par l'auteur)

[1933] ΠΟΡΤΑΛΙΟΥ, Ε., *Προστασία ανάπλαση τμήματος του ιστορικού κέντρου της Αθήνας, Φάση Α'*, τ. 2, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, 1994
[1934] ΠΑΠΥΡΟΣ LAROUSSE BRITANNICA, *Η Αθήνα από το 1834 έως το 1981*, Αθήνα : Πάπυρος, 1981

Enfin, le *centre du pouvoir* est délimité dans une zone entre la place *Syntagma*, le Parlement, les places *Klafthmonos* et *Korai,* et l'église anglicane de Saint Paul, c'est là d'ailleurs que se trouvent la majorité des ambassades, des ministères, des hôtels, des sièges d'entreprises et des agences touristiques. Dans ces ruelles somptueuses (en raison de la hauteur des bâtiments), le passant profite d'une vie palpitante dans les rez-de-chaussée. Les Athéniens passent par là pour se rendre ensuite vers d'autres quartiers et activités. Une foulemélangée de gens bien habillés, de touristes, de vendeurs de loterie et de familles populaires visitent la rue commerciale *Ermou*, en arrivant par les stations du métro *Syntagma* ou *Panepistimio*.

Autour de ces trois centres plus ou moins *identifiables* s'accrochent d'autres zones dont le caractère n'est pas encore défini mais qui constituent des paysages originaux au sein du centre-ville. Sur la partie ouest de la rue *Ermou*, qui s'étend de la place *Monastiraki* à *Gkazi*, chaque dimanche, sur le trottoir sud, une brocante s'étale entre les voitures garées et les commerces aux rez-de-chaussée. Ces derniers sont très variés : des *kebabs*, des restaurants indiens, des ébénistes, des cafés traditionnels, des bouquineurs et des magasins de disques attirent une foule de piétons malgré le trafic intense. Les étages des bâtiments sont majoritairement vides et les façades néoclassiques sur le point de s'effondrer. Quelques mètres plus loin, la partie piétonnisée de la rue *Ermou*, entre la place *Agion Asomaton* et la rue *Pireos*, attire des promeneurs, surtout l'après-midi. Une nouvelle vie nocturne naît dans les quartiers de *Psiri* et *Metaxourgeio*. Ces deux zones d'habitat populaire et d'artisanat présentent des changements galopants au cours des dix dernières années. Dans la rue *Megalou Alexandrou*, à côté des cafés égyptiens et des *psilikatizdika* (commerces qui vendent des petits produits du quotidien), sont inaugurés des rock-bars, des scènes de théâtre expérimental et des *ouzeri* modernes qui deviennent des lieux habitués pour une nouvelle clientèle d'artistes et de jeunes engagés politiquement. À *Psiri*, les rues calmes du matin sont inondées de piétons tous les soirs et surtout les week-ends. Suite à une grande opération de piétonnisation pendant les années 90, *Psiri* est devenu une destination célèbre de divertissement. Les anciens habitants songent à quitter le quartier, et les petits commerces d'outils et d'équipements de restauration se sentent menacés par de nouvelles activités : autour de la place *Iroon*, les rues *Miaouli*, et *Agion Anargyron* sont inondées par des *néo-tavernes* avec des orchestres de musiciens, des bureaux de tabac et des magasins de presse s'adressant à la clientèle de la vie nocturne.

Aux antipodes du centre *officiel* un autre centre – moins *fantasmagorique* – s'étend entre la place *Karaiskaki*, la place *Omonoia* et l'Hôtel de Ville. Un paysage très différent frappe l'Athénien qui marche dans les rues de cette zone, les trottoirs sont remplis d'immigrés vendant des sacs, des montres et des statues d'art africain. Certains arpentent les rues avec un sac à dos en proposant des CDs ou des lunettes à des prix combattants. Dans les rues *Sokratous* et *Menandrou*, les commerces offrent une large gamme de produits du Bangladesh, d'Égypte et d'Iran. Cette zone restreinte accueille la grande majorité des populations d'immigrés de chaque ethnicité[1935]. Les rues autour des places *Vathis* et *Karaiskaki* concentrent des hôtels bon marché, des auberges, des commerces avec des cabines offrant des appels pas chers à l'étranger et des cafés *take away*. Ces mêmes rues, qui pendant la journée débordent de vie, le soir se vident et se transforment en lieux de prostitution comme dans le cas de la rue

[1935] ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ, Π., ΣΚΟΥΡΑΣ, Δ., « Μετανάστες και πρότυπα χωροθέτησής τους στο Π.Σ. Αθηνών », *Αγορά χωρίς σύνορα*, τ. 14, τευχ. 3, 2009, pp. 238-264

Evripidou. Toute la zone est une grande porte d'entrée à la ville pour des populations arrivant de la gare ferroviaire et de la station de bus à l'ouest.

Après les années 80, de nouvelles centralités linéaires se développent aux marges du noyau historique. Il s'agit des axes routiers reliant le centre aux quartiers du sud et de l'ouest. Les avenues *Iera Odos et Pireos* présentent chacune des paysages distincts. La première, qui communiquait Athènes avec *Eleysina* dans l'Antiquité, rassemble les centres de divertissement nocturne, et la deuxième, qui est traditionnellement un axe industriel, regroupe des centres industriels abandonnés et certains nouveaux édifices culturels.

Toute tentative de définir les fonctions du *centre historique* est vaine car ses limites se déplacent dans le temps selon l'usage du foncier et l'intensité des pratiques dans les espaces publics. Ainsi, des zones qui étaient considérées dans le passé comme *annexées* au centre historique, se trouvent aujourd'hui au cœur de ce dernier. Il peut alors être défini comme la somme des centralités insulaires avec des paysages et des fonctions particulières qui sont liées entre elles grâce à des zones de transition[1936].

Cependant, le *centre historique* est officiellement délimité (Carte 28), il s'étale sur quatre kilomètres carrés et englobe les collines archéologiques, le triangle du premier plan de la ville, les quartiers à l'est de *Zappeio*, les zones résidentielles de *Mets*, *Metaxourgeio* et *Akadimia Platonos* et le quartier universitaire autour du *Polytechnio*. Cette zone est toutefois délimitée physiquement, à l'ouest par les voies ferrées et l'avenue *Konstantinoupoleos,* et à l'est par l'avenue *Kallirois*. Si le paysage des lieux publics a changé ces dernières années, leur configuration spatiale est restée la même ; ils sont aujourd'hui des repères solides dans la mémoire collective. Les places *Syntagma* et *Omonoia* demeurent les colonnes vertébrales du centre, l'axe *Pireos* continue d'être la *sortie* et *l'entrée* la plus importante de celui-ci, *Ermou* est le pôle commercial célèbre et la rue *Panepistimiou* représente le visage monumental du centre. La variété morphologique des espaces publics et leur ancienneté en font des lieux emblématiques pour l'identité du centre-ville[1937].

Au cours des années 1970 et 1980 et jusqu'au tournant du siècle, la Municipalité d'Athènes perd des habitants, les populations aisées s'installent autour de nouveaux pôles de richesse économique et culturelle dans le nord et le sud du bassin[1938]. Les quartiers à l'est du centre fleurissent tandis que ceux à l'ouest s'étiolent à cause de l'appauvrissement de leur population. Ce manque d'homogénéité sociale de l'habitat autour du centre se reflète aussi dans l'aménagement des espaces publics. Les zones les plus touristiques profitent des projets d'embellissement, tandis que les moins *célèbres* présentent un paysage plus délaissé même si elles ne se trouvent qu'à quelques pas à proximité de l'Acropole. La pluralité des fonctions du centre garantit sa fréquentation pendant toute la journée par une large gamme d'usagers. Mais cette fréquentation n'est homogène ni dans l'espace, ni dans le temps[1939].

Les activités culturelles jouent un rôle prépondérant dans le centre historique athénien. Plusieurs stratégies de promotion culturelle sont basées sur des projets d'aménagement des espaces publics qui, à leur tour, suivent des

[1936] ΦΩΤΙΑΔΗΣ, Μ. Γ., « Ιδεογραφική εικόνα των Αθηνών », *op.cit.*
[1937] ROSSI, A., *L'architecture de la ville*, (trad.) F. Brun, Paris : L'Équerre, 1984
[1938] PETSIMERIS, P., « Une méthode pour l'analyse de la division ethnique et sociale de l'espace intramétropolitain du Grand Londres », *L'espace Géographique*, no. 2, 1995, pp. 139-153
[1939] ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ, Μ., « Κέντρο πόλης, κοινωνική ανισότητα και πολιτισμική ετερότητα : προκλήσεις για την πολεοδομική σκέψη » *Μανδραγόρας*, τευχ. 12-13, 1996, pp. 54-55

tendances de logement d'une classe de créateurs qui cherche dans les quartiers branchés un nouveau style de vie[1940]. Ainsi, l'explosion des entreprises d'art et de recréation à *Psiri* va de pair avec les projets de piétonnisations et de nouveaux usages que le plan d'urbanisme local promeut. Les entreprises liées à la culture trouvent dans le centre historique une forte valeur symbolique qui les aide à créer leur propre identité[1941]. De nouveaux lieux culturels de rencontre [*piatses*] sont inaugurés tous les ans et inondent les quartiers du centre : à *Psiri* les théâtres et les tavernes, à *Gkazi* les bars, à *Metaxourgeio* les salles d'art alternatives. Dans d'autres cas, une piétonisation ou une construction d'un édifice culturel changent de façon spectaculaire l'image du quartier comme dans le cas de *Makrygianni* après l'inauguration du nouveau musée de l'Acropole. La concentration d'activités similaires dans l'espace facilite l'image de marque et conduit à une certaine uniformisation du paysage[1942]. De plus en plus, les stratégies de rénovation urbaine, le développement des activités artistiques ou récréatives, les projets de piétonnisation et le tourisme font partie intégrante du processus de mutation des espaces publics centraux.

Au niveau administratif, le centre historique couvre la totalité de la surface du premier arrondissement et une partie des surfaces du deuxième et du troisième arrondissement. La nécessité d'effectuer une délimitation administrative du *centre historique* est apparue dans les années 70 en raison de deux besoins : le contrôle du trafic à travers l'implantation d'un périmètre de restriction d'accès aux voitures [*daktylios*][1943], et la protection du paysage patrimonial de la capitale. La reconnaissance spatiale d'un centre historique a suscité rapidement des politiques visant sa valorisation, les espaces archéologiques et les quartiers avoisinant l'Acropole ont été, dès le départ, considérés comme des zones prioritaires d'intervention. Les parties les plus *problématiques* de la ville, autour de la place *Omonoia* et le quartier de *Kerameikos*, ne sont entrées que très récemment sur l'avant-scène de l'intérêt public pour des raisons que nous analyserons dans les chapitres suivants. Le début des années 70 marquera ainsi l'avènement d'une période où la mobilisation d'acteurs publics et privés par rapport aux espaces publics, s'intensifie. Les projets examinent le confort du piéton habitant et du piéton touriste et coïncident avec l'apparition de nouvelles visions sur le rôle du centre. La réorganisation des structures publiques et la multiplication des documents officiels mettront l'aménagement des espaces publics sur de nouveaux *rails*.

7.1.3 Un système morcelé d'acteurs publics

Ces dernières quarante années, l'aménagement des lieux publics en faveur de la marche constitue une préoccupation consciente au sein des services publics athéniens. Une pléthore de départements, de *services spéciaux* et de *directions*, agissant à des échelles et dans des domaines différents, tissent un réseau d'acteurs hypertrophique qui encombre le processus d'aménagement. Toutefois, un grand nombre de structures n'est pas synonyme d'une abondance de personnel compétent. Les personnes occupant des postes stratégiques, comme les directeurs de département ou les secrétaires généraux, sont remplacés à la suite de chaque changement de gouvernement et leurs stratégies sont souvent annulées. Le manque de formations nécessaires ne permet pas aux fonctionnaires de

[1940] BERIATOS, E., GOSPODINI, A., « 'Glocalising' urban landscapes: Athens and the 2004 olympics », *Cities*, vol. 21, no. 3, 2004, pp. 187–202
[1941] ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ, Ν., « Πολιτιστικές στρατηγικές και αστική αναζωογόνηση στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας. Τοπικές συνθήκες και παγκόσμιες τάσεις », In *2ο Πανελλήνιο συνεδρίο πολεοδομίας, χωροταξίας και περιφερειακής ανάπτυξης,* Βόλος, 24-27 Σεπτεμβρίου 2009
[1942] KARACHALIS, N., DEFFNER, A., « Rethinking the connection between creative clusters and city branding. The cultural axis of Piraeus street in Athens », *Quaestiones Geographicae*, vol. 3, no. 4, 2012, pp. 87-97
[1943] Il s'agissait d'une mesure provisoire afin d'économiser du carburant et de contrôler la pollution dans le centre historique

suivre les modifications d'un cadre législatif complexe[1944]. Pourtant, celui-ci est assez riche en mesures permettant un aménagement innovant des espaces publics et l'acquisition de nouveaux espaces libres au sein du cadre bâti. Les lacunes économiques et l'inertie politique laissent très souvent ces *outils* inexploités[1945]. Les fonctionnaires ayant une grande expérience en matière d'espaces publics ne sont pas nombreux et la majorité des employés s'occupent le plus souvent des anciens cas sans disposer du temps nécessaire pour mettre en place de nouveaux projets. La procédure de qualification par décret d'un espace public, ainsi que la phase des travaux prennent beaucoup de temps. Ceci est dû au grand nombre d'autorisations nécessaires ainsi qu'au chevauchement des responsabilités entre les services. Ainsi, une étude pour l'aménagement d'une place publique approuvée par le Conseil municipal peut être finalement rejetée ou congelée pendant des années par le service compétent du ministère. De plus, certaines études restent parfois inachevées par manque de fonds suffisants pour l'expropriation des parcelles. Dans certains cas d'expropriations, les décisions juridiques sur le prix du foncier sont contestées par des particuliers et elles sont redirigées vers le Conseil d'État (*Συμβούλιο της Επικρατείας*)[1946] avec pour résultat la stagnation des travaux pendant de nombreuses années.

L'État est le responsable principal de la planification. Cependant, au cours des années 1990, les autorités régionales et locales acquièrent plus de responsabilités suite à une politique de décentralisation. Ainsi, à côté de la région apparaît une deuxième échelle, la préfecture, et une première échelle, les communes et les municipalités qui interviennent dans le processus de planification[1947]. En ce qui concerne la production et l'approbation des plans statutaires, les autorités locales ont un rôle consultatif. Toutefois, elles sont responsables de la délivrance des permis de construction et de la mise en œuvre des plans d'urbanisme[1948].

Entre 1974 et 1985, les ministères des Travaux publics (Υ.Δ.Ε.) et de la Planification de l'habitat et de l'environnement (Υ.Χ.Ο.Π.) sont les principaux responsables de l'aménagement. En 1985, ils ne forment plus qu'un seul, le ministère *de l'Environnement, de la Planification et des Travaux publics* (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.), dont le nom changera en 2009 : ministère *de l'Environnement et du Changement climatique* (Υ.ΠΕ.Κ.Α.). Une série de directions agissent sur l'espace public en fonction de leurs compétences. Jusqu'en 1985, la responsabilité des projets urbains est attribuée à deux directions au sein du ministère : celle de la Construction des travaux [*Diefthinsi kataskevis ergon*], dans laquelle il y a un département pour l'aménagement des espaces publics, et celle de l'Urbanisme de la grande capitale [*Diefthinsi poleodomikon meleton meizonos protevousis*]. Après 1985, tous les projets concernant les espaces publics sont transférés à la Direction des travaux spécialisés de mise à niveau des zones [*Diefthinsi Eidikon Ergon Anavathmisis Periochon*] et à la Direction de l'urbanisme [*Diefthinsi Poleosdomikou Schediasmou*]. Quant à la Municipalité, elle n'exerce qu'un rôle consultatif. La concentration des responsabilités au sein du ministère a fait que les projets urbains se transforment en de longues interventions, souvent éloignées des besoins des populations locales. Pour répondre à ce problème, le ministère suit aujourd'hui une stratégie différente : il rédige des études au sein de ses services techniques et transfère la responsabilité de la maîtrise d'œuvre à la Ville d'Athènes :

[1944] D'après l'entretien avec Evaggelia Karamichou à la Ville d'Athènes
[1945] ΕΥΑΓΓΕΛΙΔΟΥ, Μ., « Εργαλεία πολεοδομικού σχεδιασμού στην υπηρεσία των ΟΤΑ για την διεύρυνση των κοινόχρηστων χώρων και την αναβάθμιση του αστικού πρασίνου », In *Αστικό περιβάλλον και εξοικονόμηση ενέργειας σε συνθήκες κλιματικής αλλαγής - Ο ρόλος των ΟΤΑ,* Θεσσαλονίκη, 27 Νοεμβρίου 2008
[1946] La Cour suprême administrative en Grèce
[1947] ΚΥΒΕΛΟΥ, Σ, Από τη χωροταξία στη χωροδιαχείρηση. Η έννοια του στρατηγικού χωρικού σχεδιασμού και της εδαφικής συνοχής στην Ευρώπη, Αθήνα : Κριτική, 2010
[1948] BERIATOS, E., « Environmental policy and spatial planning in Greece. Institutional aspects », *Water, air and soil pollution, Focus*, vol. 4, no. 4-5, 2005, pp. 433-444

> *C'est assez compliqué, même pour nous ; le ministère s'occupe de l'étude et de la réalisation des travaux en soi, en octroyant la maîtrise d'œuvre à des entreprises sous-traitantes [...] la Société pour l'Unification des Sites archéologiques fait également la même chose. Quelle est notre place dans tout cela ? Nous faisons nos propres études pour d'autres projets, mais quand le ministère en a besoin il nous octroie la responsabilité pour la maîtrise d'œuvre d'un projet. La dernière fois, en 2004, le ministère s'est chargé de l'entretien de plusieurs trottoirs, de la piétonnisation de la rue Korai, de l'aménagement du parvis devant le musée National, et ainsi, dans certains cas, et sous la pression du temps, il nous a envoyé des études complètes en nous demandant de continuer la procédure et de compléter les travaux ; notons qu'il en avait déjà assuré le financement.* [Giorgos Neofytoy_APu]

Les études d'aménagement des espaces publics peuvent être rédigées soit par l'État, soit par la commune concernée, soit par des organismes indépendants comme Δ.Ε.ΠΟ.Σ.[1949]. Chaque étude, avant sa réalisation, doit être approuvée – avec l'acceptation de la commune – par le ministre (Υ.ΠΕ.Κ.Α.)[1950]. Néanmoins, la législation oblige les autorités locales à donner leur accord dans la limite de trente jours, sans quoi l'approbation d'une étude d'aménagement peut se faire sans cet accord, ce qui engendre de fortes pressions sur les employés de la Ville et leur empêche d'approfondir les détails des études.

Au sein de la municipalité d'Athènes les services s'occupant de l'aménagement furent historiquement la *Direction du Plan de la Ville*, la *Direction de la voirie* et la *Direction des déplacements et du stationnement*. Suite à la dernière réforme de l'organisation interne des services techniques de la Ville, l'espace public est pris en charge par deux directions ayant des compétences différentes : la Direction de la voirie qui est responsable des travaux concernant les chaussées, et la Direction des espaces publics qui est compétente pour tout travaux d'aménagement des places et de création de voies piétonnes (Image 56). L'aménagement d'une rue ou d'une place est initié suite à une proposition de la *Direction du Plan de la Ville* qui est responsable de la modification du Plan local d'urbanisme. Avant de procéder à l'étude d'une piétonnisation, le statut de la voie doit préalablement être modifié sur le plan cadastral. Le dossier concernant la modification de ce dernier est rédigé par la *Direction du Plan de la Ville* qui l'envoie ensuite aux autres directions au sein des services techniques pour sa validation. Le dossier final est alors envoyé au Conseil municipal pour approbation. Toutefois, dans le cas où l'étude prévoit la diminution de la voie carrossable, la Ville est obligée d'avoir l'autorisation d'une série d'autres organismes, et en particulier d'O.A.S.A[1951], qui est responsable des éventuels changements des trajets dans les lignes des transports en commun.

[1949] Selon la loi publiée dans le Φ.Ε.Κ 580/27-7-1999, il s'agit d'une société de statut de *personne morale de droit privé appartenant à l'État*
[1950] Cf. Annexe 12 pour plus d'informations sur les étapes d'un projet de piétonnisation
[1951] Organisation des transports urbains d'Athènes (Ο.Α.Σ.Α. Α.Ε.) comme une entité juridique privée. L'organisme est responsable de la conception, la planification, l'organisation, la coordination, le contrôle et la mise à disposition des transports. Tous les modes de transport (en surface et souterrains) appartiennent à Ο.Α.Σ.Α.

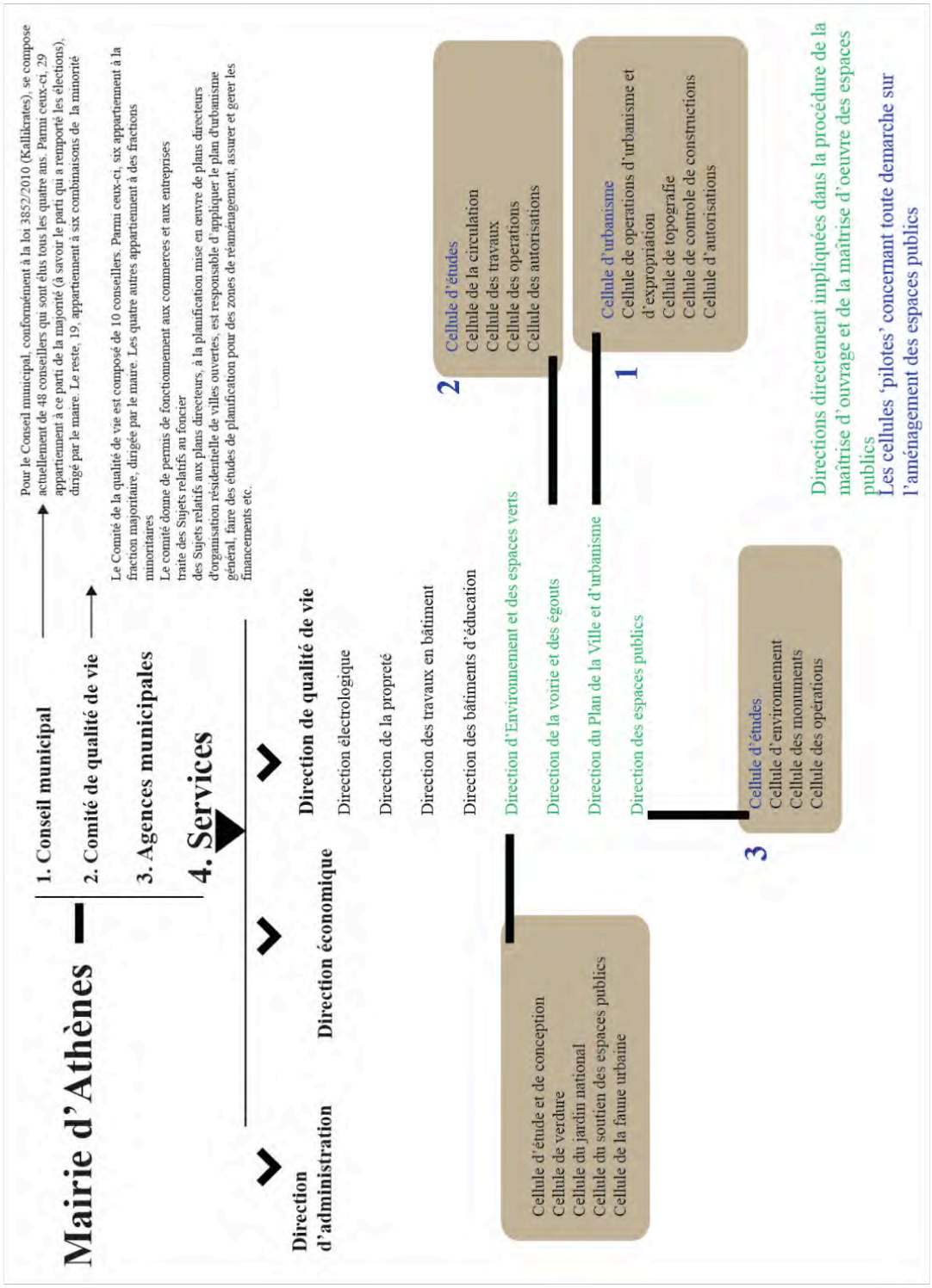


Image 56 : Schéma de l'organisation des responsabilités au sein de la Ville d'Athènes. Les Directions responsables pour l'aménagement des espaces publics et les cellules pilotes des projets de la phase d'étude jusqu'à la phase des travaux

Au-delà du chevauchement des responsabilités, la complexité des procédures retarde aussi les projets d'aménagement. Les centaines d'étapes préparatoires avant qu'un projet entre dans la phase opérationnelle, ne laissent pas de réelles marges de créativité aux employés. Les projets menés à l'initiative du ministère concernent soit des projets d'importance majeure, soit des projets *anciens* pas encore achevés ou ayant besoin d'une révision.

Historiquement, le système spatial grec fait partie de la famille napoléonienne avec une tendance à des normes abstraites [1952] suivant un modèle méditerranéen de régulation spatiale rigide et rigoureux. Après 2000, la régulation sur l'occupation du sol est intégrée dans une stratégie globale d'objectifs, et les planificateurs se montrent plus sensibles face aux procédures de participation en essayant de tenir compte des opinions de divers acteurs dans la société (les stakeholders, universités, ONG, Parlement grec).

Au cours des années 90, la structure interne du ministère se modernise grâce au soutien et à l'initiative des urbanistes et des architectes qui accèdent à plusieurs postes. Cette *renaissance* s'arrête brutalement en 2001[1953], lorsque le gouvernement décide de remplacer les personnes occupant des postes de haut niveau décisionnel. Le ministère connaîtra, depuis, un déclin de ses compétences et subira de fortes pressions des groupes d'intérêts privés comme Σ.E.B. ou Σ.E.T.E.[1954]. Le ministère est accusé de ne pas suivre des procédures transparentes et, dans certains cas, de sacrifier des espaces libres au profit des intérêts privés. La crise économique nationale de 2010 n'a fait qu'aggraver ce contexte. L'État a permis aux structures privées d'intervenir dans des procédures d'aménagement en allégeant la législation relative aux projets afin de détourner les contrôles qui prennent beaucoup de temps. Cependant, l'aménagement public est devenu une affaire qui concerne un plus grand nombre d'acteurs permettant ainsi une concertation publique plus large.

L'aménagement des espaces publics est un processus qui s'effectue relativement aux huis clos. Les stratégies des projets sont dictées par des intérêts et des mécanismes et de ce fait elles ne sont pas annoncées publiquement. Une série de rendez-vous avec des chefs de projets, actuellement à la retraite, ou des huissiers, m'a permis d'avoir accès à un grand nombre de dossiers et de documents officiels[1955]. L'entretien semi-directif a été choisi comme le moyen principal du recueil des données[1956] auprès des acteurs publics et privés afin de saisir des informations qui autrement ne seraient pas accessibles. La réalisation d'entrevues avec des acteurs au sein du ministère fut particulièrement difficile. Par ailleurs, les deux entretiens effectués ne nous ont pas permis de dévoiler en détail les procédures des projets menés par le ministère. En revanche, nous avons pu mieux examiner les procédures et les projets menés au sein de la Ville. L'entretien, une méthode largement utilisée en ethnographie et en sociologie[1957], nous a été particulièrement utile car il nous a permis de comprendre non seulement les intentions des acteurs mais aussi leur vision globale au sujet de la marche à pied dans l'espace public aménagé.

Bien que l'on ait rédigé un guide d'entretien à l'avance, le corpus des questions n'a pu évoluer qu'au fur et à mesure de la progression des discussions[1958]. Les acteurs ont été sollicités selon l'importance de leur rôle au sein d'un projet ou parce qu'ils ont joué un rôle important pendant une période historique cruciale de ces projets. Les entretiens étaient plutôt fondés sur des discussions libres, ce qui m'a permis de percevoir les interprétations[1959] des acteurs par rapport à certains projets. Les premières personnes interrogées ont été contactées à travers mon réseau professionnel. Peu à peu, elles m'ont mis en contact avec d'autres personnes occupant des postes impor-

[1952] GETIMIS, P., GIANNAKOUROU, G., « The evolutoin of spatial planning in Greece, after 90s », In M. Reimer, P. Getimis and H. Blotevogel (eds.), *Spatial Planning systems and practives in Europe*, New York : Routledge, 2014
[1953] La conjoncture de 2000 n'est pas hasardeuse car au sein du débat public apparaissent de nouvelles voix et des collectivités ou mêmes des organismes internationaux exercent des pressions sur les gouvernements comme c'est le cas de WWF Hellas
[1954] GETIMIS, P., GIANAKOUROU, G., « The evolution of spatial planning in Greece, after 90s », *op.cit.*
[1955] Particulièrement grâce à l'aide de Giannis Michas, employé à la Direction du Plan de la Ville d'Athènes
[1956] BEAUD, S., WEBER, F., *Guide de l'enquête de terrain*, Paris : La Découverte, 1997
[1957] COMBESSIE, J.C., *La méthode en sociologie*, Paris : La Découverte, 2007 et notamment pp. 24-32
[1958] *Ibid.*
[1959] La parole des acteurs est forcément nuancée. Toutefois, leurs analyses révèlent des choix effectués dans un certain système de valeurs personnelles, mais aussi dans un contexte politique et social de chaque époque

tants dans le public ou ayant un rôle significatif en tant qu'acteurs privés. L'objectif des entretiens était de tracer le point de vue de l'interrogé. Ainsi, les expressions utilisées ou même les hésitations de la voix qui ont marqué le discours de chacun[1960], ont constitué des informations permettant de compléter le positionnement d'une personne face au sujet de discussion. Chaque entrevue a été enregistrée à l'aide d'un magnétoscope avec l'accord de la personne interrogée. Quatre types d'acteurs ont été interviewés : publics, privés, académiques et des habitants participant à des associations.

Les entrevues avec des acteurs du milieu académique sont celles qui ont duré le plus longtemps et elles ont abordé une large gamme de sujets théoriques, tandis que les entretiens avec les fonctionnaires se sont limités à une description rigoureuse des procédures et des événements. Les discussions avec les professionnels du secteur privé se sont focalisées sur des problèmes très pratiques par rapport au cadrage réglementaire et aux procédures décisionnelles des projets. Les entretiens avec les associations se sont centrés autour des questions sur les marges d'action, l'inertie étatique et les problèmes de la vie quotidienne des espaces publics. L'organisation des rencontres s'est basée sur des principes généraux de la méthodologie de l'entretien[1961]. La manière de poser certaines questions a représenté la plus grande contrainte de l'enquête. Le contexte politique après 2008, la précarité du travail et la méfiance de la société sur l'efficacité des fonctionnaires, a créé un climat de méfiance de la part des employés face à toute sorte d'entrevues. Dans certains cas, les interrogés insistaient sur des thèmes actuels pendant la période de l'entretien sans trop se focaliser sur des questions plus stratégiques relatives à la marche. La retranscription des discussions a révélé des discours très peu homogènes qui ne m'ont pas permis de les comparer. Finalement, certaines parties du discours de ceux qui ont fourni des informations importantes et différentes de celles des autres entretiens, ont été intégrées en tant que telles dans le texte.

7.1.4 Quel rôle dévolu à la marche face à une administration pléthorique ?

Au cours des années 70 et 80, une série d'études et de schémas directeurs sur la planification de la capitale sont publiés[1962]. Ces documents ont formé un contexte de dialogue qui caractérisera les travaux au cours des années suivantes. Les nouveaux principes que ces études révèlent l'esprit général d'une époque où la production des voies piétonnes connaîtra son apogée.

Au moment où partout en Europe le schéma directeur est le moyen principal de régulation de l'espace urbain, tous les schémas examinés en Grèce n'arrivent pas à être préparés par l'État. La création de l'espace repose sur deux grandes questions : où pouvons-nous bâtir et combien de mètres carrés pouvons-nous construire[1963]. Depuis 1922, Athènes manque d'un cadre organisationnel de planification concret résultant, non pas d'une insuffisance d'outils mais d'une absence de volonté politique[1964]. Après 1970, la question de l'aménagement de l'espace non

[1960] DUCHESNE, S., « Pratique de l'entretien dit 'non directif' », Dans M. Bachir (dir). *Les méthodes au concret : démarches, formes de l'expérience et terrains d'investigation en science politique*, Paris : PUF, 2000, pp. 9-30
[1961] FONTANA, A., FREY, J.H., « Interviewing: the art of science », In N.K. Denzin and Y.S. Lincoln (eds.), *Handbook of qualitative research*, London : Sage, 2000, pp. 361-376
[1962] Pour un tableau chronologique rassemblant les principaux schémas directeurs qui ont été soit seulement proposés soit approuvés pour Athènes cf. Annexe 13
[1963] ΒΑΪΟΥ, Ν., ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ, Μ., ΜΑΥΡΙΔΟΥ, Μ., « Η μεταπολεμική ελληνική πολεοδομία μεταξύ θεωρίας και συγκυρίας », In Α. Μ. Δέφνερ, Φ. Λουκίσσας and Μ.Β. Μαρμαράς (eds.), *Η πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949* έως το 1974, Βόλος : Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας 2000
[1964] ΠΡΕΒΕΛΑΚΗΣ, Γ., « Ο μητροπολιτικός σχεδιασμός στην Ελλάδα. Η περίπτωση της Αθήνας », *Αειχώρος*, τ. 1, τευχ. 1, 2002, pp. 50-59

bâti se pose de manière urgente, et pour la première fois les autorités avouent que la construction incontrôlée n'amènera nulle part[1965].

Le rôle de l'espace public est stipulé par le décret-loi du 17.7.1923 sous le titre *À propos des plans des villes* (*Περί Σχεδίου Πόλεων*)[1966] : *Les espaces publics d'une ville doivent être prévus aussi grands que possible pour anticiper les futurs développements*. Le même décret précise que la qualification d'une voie en tant que piétonne ne peut se faire qu'après la modification du Plan local d'urbanisme. Cependant, l'on considère souvent que les PLU ne sont pas en mesure d'anticiper l'évolution de l'espace urbain à long terme. Depuis 1979, une série de nouvelles lois (947/79, 1337/83, 2508/97) introduit deux étapes d'aménagement au niveau local[1967]. L'aménagement à l'échelle de la commune est surtout encadré par la loi 2508/97 (le Plan d'urbanisme se réfère à la totalité de la surface d'une commune incluant l'espace rural et urbain, dans l'objectif d'assurer la continuité de l'aménagement et d'inciter le développement)[1968]. Toutefois, malgré la modernisation du cadre législatif après les années 90 (2508/97, 2742/99), les lois précédentes ne sont pas complètement abrogées, ce qui entraîne une accumulation de décrets et de révisions qui, jusqu'à aujourd'hui, ne sont pas codifiés[1969].

Les lois 2742/1999 et 2508/1997 concernent respectivement la planification territoriale et la planification urbaine[1970]. Au niveau administratif, chaque projet urbain peut se référer à l'échelle de la région, de la préfecture ou de la commune. Selon la Constitution grecque, le Parlement établit, à travers une série de lois-cadres, la structure et les procédures de l'aménagement du territoire. Les ministères, ainsi que les autres entités exécutives connexes (les secrétaires des régions, les préfets et les maires), sont habilités à spécialiser la législation au sujet de la planification.

Cependant, une discontinuité importante existe entre les plans d'aménagement officiels approuvés et l'espace urbain existant. La législation essaye de faire face au désordre de la *construction illégale* (ESTIA 2000) en offrant aux communes deux principaux instruments de planification : *le Plan directeur* [*Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο*] et *l'Étude urbaine* [*Πολεοδοιμκή Μελέτη*][1971]. Le Plan directeur est la première étape de la planification spatiale, il concerne l'ensemble de la commune et il fournit des informations générales pour son développement (Figure 7). Sa réalisation[1972] relève des autorités locales, mais sa ratification est une décision ministérielle. La deuxième étape de l'aménagement repose sur l'élaboration d'une série d'études urbaines en suivant les principes généraux prévus par le Plan directeur. Leur objectif est de déterminer en détail l'occupation des sols et de préciser l'aménagement de certaines zones urbaines. Après avoir été acceptées par le ministère de l'Environnement,

[1965] En 1975, le schéma directeur proposé par Prokopis Vasiliadis permet l'augmentation de 50 % de l'étalement de la ville

[1966] La première loi universelle sur l'urbanisme entre en viguer en 1923 (17 juillet) et c'est la principale loi de planification de l'espace appliquée pendant plus de cinquante ans. La législation plus élaborée concernant la division de la planification aux niveaux régional et national date des années 70, quand la nouvelle Constitution de 1975 et la mise en vigueur de la loi 360 de 1976 introduisent les premières dispositions juridiques pour l'aménagement du périurbain. Cf. GIANNAKOURU G., « The spatial planning system in Greece. A brief overview », In *European Space And Territorial Integration Alternatives*, 16-18 October 1998, Thessaloniki, Greece

[1967] Une politique solide et ambitieuse menée dans les années 80, dont l'objectif est de faire des nouveaux plans d'urbanisme pour chaque ville grecque afin d'assurer, notamment, des espaces publics nécessaires et de contrôler l'étalement urbain non planifié

[1968] International Society of City and Regional Planners (ISOCARP), Planning in Greece, Athens, 2002

[1969] GETIMIS, P., KAFKALAS, G., « Local development and forms of regulation: fragmentation and hierarchy of spatial policies in Greece », *Geoforum*, vol. 23, no. 1, 1992, pp. 73-83

[1970] À l'échelle nationale et régionale, la loi 2742/99 concernant *l'aménagement du territoire et développement durable*, remplace la précédente qui, depuis le milieu des années 1970, n'a jamais été mise en œuvre et vise à une confrontation globale des questions territoriales en Grèce, principalement à travers l'institution de plans spatiaux aux niveaux national et régional. CHRYSSOSTALIS, J.H., « Athens the boundless city and the crisis of law », In *City and Law*, A. Philippopoulos-Mihalopoulos (eds.), New York : Routledge, 2007, pp. 133-153

[1971] SERRAOS, K., GIANNIRIS, E., ZIFOU, M., The Greek spatial and urban planning system in the European context, NTUA, Faculty *of* Architecture, 2005

[1972] Les *Conseils locaux de l'aménagement du territoire* (Πολεοδομικές επιτροπές γειτονιάς) sont chargés de promouvoir la participation du public aux procédures d'aménagement

de l'Énergie et du Changement climatique, ces études acquièrent le statut de Plan officiel urbain et ont un effet contraignant à l'égard des autorités locales et des habitants[1973].

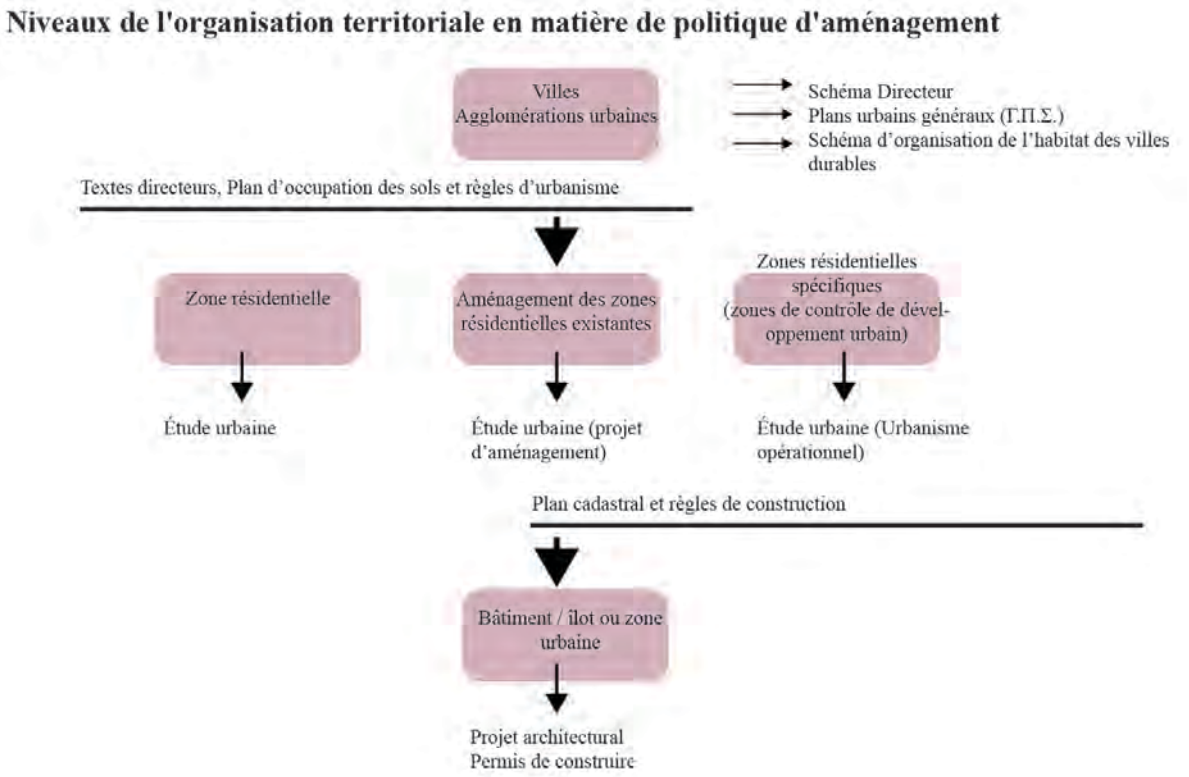


Figure 7 : Schéma résumant les niveaux du territoire soumis aux différents documents de planification territoriale (Source : schéma fait par l'auteur en se basant sur l'entretien avec la professeure Maria Mantouvalou)

La forme du tissu bâti et celle des espaces publics sont soumises aux règlements généraux de la construction [*genikos oikodomikos kanonismos* – Γ.Ο.Κ.], institués par la loi 1577/1985. L'espace libre, contrairement à l'habitable, n'est pas considéré comme un espace vital. D'après ces règlements, un minimum d'espace libre est prévu à l'intérieur de chaque îlot pour des raisons d'aération, cependant, il ne présente aucune utilité pour les habitants et n'est pas accessible par la rue. Ses dimensions sont les minimums prévues par la loi et les riverains l'appellent *pigadi* (puit). Toutefois, les règlements généraux de construction de 1973, constituent le premier texte législatif se référant clairement aux *mouvements des piétons*. Le texte impose des dimensions minimales aux trottoirs, la construction d'arcades dans chaque nouveau bâtiment du centre-ville et le contrôle des saillies extérieures des édifices de manière à ce qu'elles n'entravent pas le mouvement des piétons.

Après 1970, le ministère des Travaux publics soutiendra une structure polynucléaire de la capitale afin de diminuer les déplacements inutiles. La Constitution de 1975 désigne l'État comme le seul responsable pour mener une planification respectant l'environnement naturel. Une année plus tard, au bureau d'études urbaines, Konstantinos Doxiadis rédige une proposition pour un nouveau *Schéma national d'aménagement du territoire* prévoyant l'étalement de la ville et la construction des autoroutes. Mais l'étude soulèvera de fortes critiques et la Chambre technique grecque, en collaboration avec E.K.K.E, invite plusieurs acteurs de l'époque à un dialogue sur la ré-

[1973] Il concerne en particulier les alignements des rues, les dispositions de construction, l'occupation des sols, ainsi que les règlements de construction (la taille minimum de la parcelle, les ratios par rapport à la surface maximale constructible du lot, le rapport de la superficie du plancher construit sur le terrain, etc.). La mise en œuvre de l'étude du plan de la ville, comprenant principalement des ajustements des propriétés et des expropriations nécessaires, est réalisée par un autre régime spécial appelé *Plan de mise en œuvre* (Πράξη εφαρμογής). Ce plan est approuvé par le préfet et il est officiellement archivé au Bureau du cadastre officiel. Cf. SERRAOS, K., GIANNIRIS, E., ZIFOU, M., The Greek spatial and urban planning system in the European context, *op.cit.*

daction d'un plan régulateur pour la capitale. Fruit de ce dialogue, le Schéma directeur *Capitale 2000*, est publié à l'initiative du ministère en 1979. Il propose l'organisation du tissu urbain sur un modèle polycentrique structuré autour d'un réseau d'infrastructures de transports en commun. Le rapport est le premier texte officiel se référant à des piétonnisations étendues et prévoyant des voies piétonnes qui couvrent jusqu'à 50 % de la surface des rues au sein de chaque unité résidentielle, *geitonia*[1974]. Le ministère envisage ainsi de créer des quartiers d'habitat respectueux pour les piétons et protégés du trafic de transit[1975].

Malgré ses intentions ambitieuses, le Schéma de 1979 n'a jamais été appliqué. Cependant, les fondements sont jetés et la Ville d'Athènes commence à examiner la possibilité de développer l'idée de la piétonnisation dans les quartiers du centre, qui est finalement appliquée partiellement en dehors d'un cadre global stratégique. Contrairement aux préconisations du Schéma *Capitale 2000*, les nouvelles voies piétonnes n'ont jamais présenté de continuité avec les espaces verts de la ville et donc leur impact en termes environnementaux n'a pas été significatif[1976]. Le ministère reçoit le soutien du gouvernement[1977], mais quand ce dernier change – en 1981 – l'étude colossale de rédaction du Schéma *reste dans le placard*.

En 1980, le ministère de la Planification de l'habitat et de l'Environnement (Υ.Χ.Ο.Π.) relance le débat sur le besoin de rédiger un Schéma directeur. Le ministère, qui a déjà commencé certaines piétonnisations dans le centre-ville, n'arrive pas à les intégrer dans un plan stratégique global. Le ministre, Stefanos Manos, désigne neuf cabinets privés d'urbanistes pour faire des études de planification pour l'ensemble de la capitale[1978]. Le contexte est favorable car à la même époque l'État annonce l'ambitieux *Programme de réorganisation urbaine* (Ε.Π.Α.) dont l'objectif est de rédiger des plans locaux d'urbanisme pour tous les départements du pays[1979].

En 1981, le parti socialiste arrive au pouvoir. Un nouveau schéma directeur basé sur les propositions qui ont été déjà faites est présenté pour son approbation en 1983 sous le titre *Athènes et encore Athènes* (*Αθήνα και πάλι Αθήνα*)[1980]. Le texte propose des interventions spécifiques en se penchant plus particulièrement sur la question de la valorisation des espaces publics du centre-ville et intègre pour la première fois la notion de paysage culturel. Un virage significatif est ainsi effectué par rapport aux schémas de la période précédente. D'après le texte, le fil conducteur pour la planification de la ville n'est plus la circulation mais la *qualité de vie des habitants* et la *renaissance d'Athènes*[1981]. Cette ambition d'une renaissance de la capitale transcende la société mais aussi la mentalité des employés au sein du ministère :

> *Tout le monde travaillait avec enthousiasme à cette époque. Nous restions aussi les week-ends sans être payés pour les heures supplémentaires car nous avions le sentiment que nous travaillions pour une cause commune : la transformation d'Athènes. Nous utilisions beaucoup d'images et de collages pour donner vie*

[1974] Parallèlement à la mise en place d'un anneau administratif de contrôle du trafic au centre-ville, d'autres mesures comme l'augmentantion des espaces de stationnement et la restriction de l'usage de la voiture sont aussi annoncées, ainsi que l'intention d'assurer des espaces verts et des espaces libres au centre-ville

[1975] ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ, Μ., ΜΑΥΡΙΔΟΥ, Μ., « Τα 150 χρόνια της Αθήνας 'ορόσημο' σχετικά με το πλαίσιο του Υ.Χ.Ο.Π. για την Ανασυγκρότηση της Αθήνας », In Τ.Ε.Ε, *Το 'πρόβλημα' Αθήνα*, Αθήνα : Τ.Ε.Ε, 1979

[1976] ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α., Υπαίθριοι χώροι στην πόλη. Θέματα ανάλυσης και πολεοδομικής οργάνωσης αστικών ελεύθερων χώρων πρασίνου, Αθήνα : Ε.Μ.Π., 1988

[1977] Entre 1977 et 1980 il occupe le poste de sous-ministre des travaux publics, tandis qu'en 1980 il devient ministre du ministère de la Planification et de l'Environnement (Υ.ΧΟ.Π.) qui se distingue du ministère des Travaux Publics (Υ.Δ.Ε.)

[1978] La municipalité d'Athènes et le centre histoique font partie de l'étude de la planification qui est assignée au bureau d'études privé (Παπαγιαννης και Συνεργάτες)

[1979] PAGONIS, A., « The evolution of metropolitan planning policy in Athens over the last three decades. Linking shifts in the planning discourse with institutional changes and spatial transformation », In *Changing Cities: Spatial, morphological, formal and socioeconomic dimensions*, Skiathos, Greece, 18-21 June 2013

[1980] Υ.Χ.Ο.Π., *Αθήνα και πάλι Αθήνα*, Αθήνα : Υ.Χ.Ο.Π., 1983

[1981] *Ibid.*

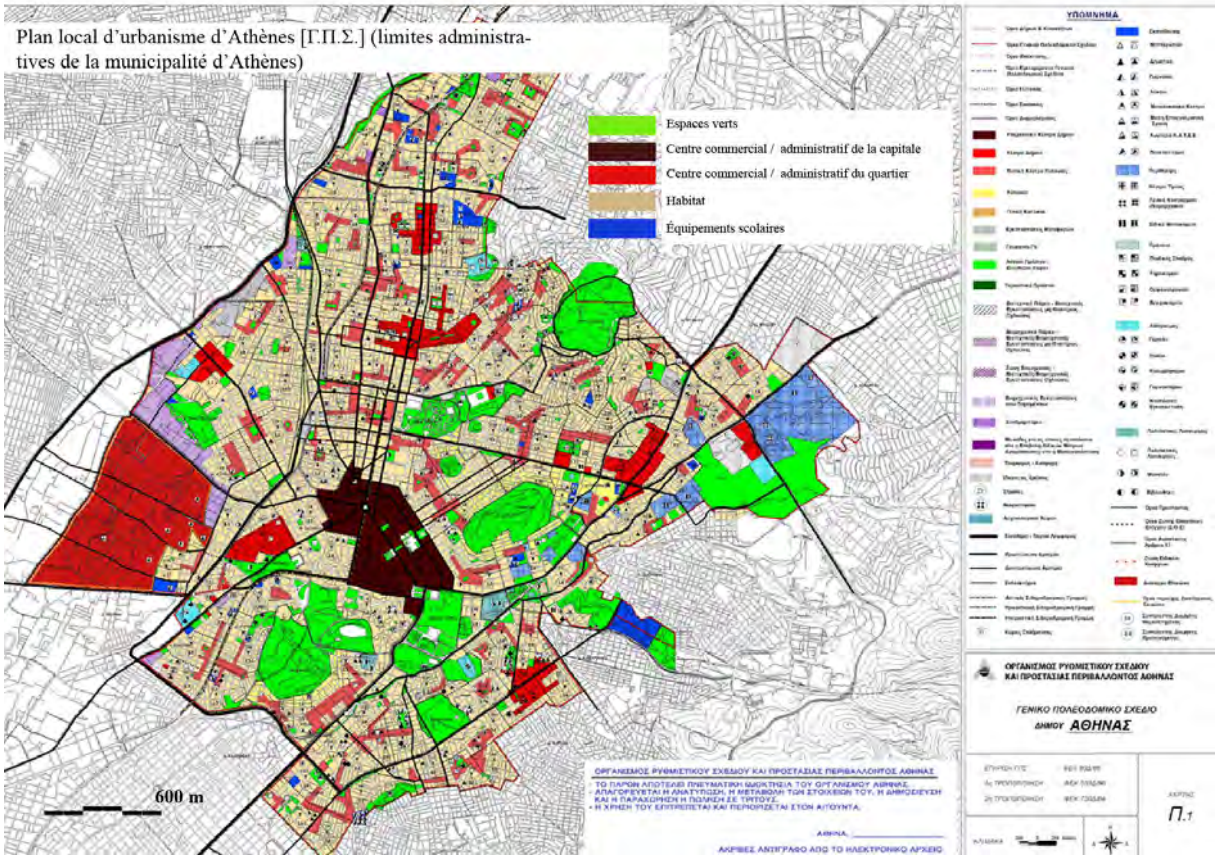
à nos idées […] avec des croquis nous essayions de présenter à la société et aux autres acteurs nos intentions. Mais nous avons rencontré des résistances de la part de l'organisme des transports en commun, car nous proposions des changements radicaux sur la voirie. Comme dans le cas de la place Korai […] je me souviens, j'avais un rendez-vous avec le chef de service, je lui ai montré mon croquis où je présentais vraiment une idée très importante sur l'aménagement de la place et sur sa liaison avec la place Klafthmonos […] il a été fasciné, quelques minutes après il m'a promis de nous aider à convaincre les autres organismes. C'est comme ça que nous faisions nos négociations à l'époque. [*Stratis Koulis_APu*]

En 1985, le gouvernement approuve le *Schéma directeur d'Athènes*[1982] qui prévoit une série de mesures pour la protection du centre-ville en tant que *paysage symbolique majeur*. Le texte va jusqu'à proposer des interventions très spécifiques comme l'idée d'unification de l'espace archéologique de l'Acropole avec des collines du centre-ville. Les rédacteurs parlent abondamment des *travaux d'aménagement et de mise en valeur des espaces collectifs* et insistent sur le besoin de créer de *nouveaux espaces publics* au cœur de la ville. Le texte – avec un langage particulièrement ambitieux – donne une importance majeure à la restructuration de *l'image* d'Athènes. Les principes du Schéma révèlent enfin clairement la politique étatique de retour vers le centre dont les qualités commencent à être mises en valeur. Le ministre Υ.Χ.Ο.Π., Antonis Tritsis, qui fut l'initiateur principal du Schéma disait : *La mise en valeur des caractéristiques d'Athènes et la planification d'un réseau piétonnier uni devra comprendre tous les éléments ayant un intérêt culturel, historique et naturel, la conquête de la qualité de vie et la restructuration des quartiers*[1983]. Le Schéma sera particulièrement innovant pour l'époque, dans le sens où il envisage la participation des habitants comme pilier indispensable dans chaque tentative d'aménagement. Ce Schéma, considéré aujourd'hui obsolète, a toutefois jeté les fondements pour la transformation des lieux publics et il reste le seul cadre réglementaire en rigueur.

Quelques années plus tard, en 1988[1984], le gouvernement approuve un Plan d'ensemble pour la ville d'Athènes (Γ.Π.Σ) [*Geniko Poleodomiko Schedio*] (Carte 30) qui annonce la *mise en valeur de la physionomie historique du centre-ville* comme objectif principal de chaque action d'aménagement. Il indique que : *La création d'un paysage cohérent des monuments, des fonctions centrales et des espaces libres à travers la création d'un réseau étendu des flux piétonniers, servira en tant que colonne vertébrale pour les déplacements quotidiens dans la zone centrale d'Athènes.* Le texte réglementaire s'appuie sur l'idée de la densité sociale et fonctionnelle des quartiers résidentiels [*geitonies*] en déterminant leur organisation autour des *fonctions accessibles à pied*. La question de la congestion et de l'organisation des transports n'est pas suffisamment élaborée. Toutefois, le texte réglementaire utilisera pour la première fois des notions comme *qualité de vie quotidienne*, *dégradation de l'espace bâti* et *échelle locale humaine*. Afin d'affronter l'étalement de la capitale et la perte des relations dans l'espace public[1985], le texte désigne la division administrative de la municipalité d'Athènes en 38 *synoikies* (quartiers) et 129 *poleodomikes geitonies*. Ainsi, la *geitonia* – un concept d'organisation et de vie commune à petite échelle qui a traditionnellement imprégné la culture grecque – devient une unité d'aménagement primordiale. La geitonia évolue d'une réalité plutôt vécue en une réalité administrative. Le Plan d'ensemble (Γ.Π.Σ) prévoit au sein de chaque geitonia – considérées comme le cœur de la vie collective – une série d'équipements publics (écoles, centres médicaux, etc.), des commerces de proximité, et la piétonnisation des voies autour de *la place*

[1982] Avec la loi 1515/1985 et publiée dans le Φ.Ε.Κ 18/Α/18-02-1985
[1983] Υ.Χ.Ο.Π., Αθήνα και πάλι. Προτάσεις για την ανασυγκρότηση της πρωτεύουσας, Αθήνα : Υ.Χ.Ο.Π., 1983
[1984] Publié dans le Φ.Ε.Κ 80/Δ/1988
[1985] ΜΕΛΑΝΙΔΗΣ, Β., ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Μ., « Το γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του δήμου Αθήνας », *Τεχνικά Χρονικά*, Ιούλιος-Αύγουστος 1990, pp. 47-56

centrale du quartier. Le pouvoir public essaye ainsi de promouvoir l'amélioration de l'habitat dans les quartiers. Au début des années 90, la réhabilitation des espaces centraux devient une politique consciente de la Ville[1986].



Carte 30 : Le plan d'ensemble d'urbanisme d'Athènes. En marron foncé, est indiqué le centre administratif et économique de la capitale, en vert, les espaces libres verts et en rouge, les activités de production (artisanat, entrepôts, secteur de l'industrie, densification commerciale à l'échelle du quartier) (Source : carte retirée aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la muncipalité d'Athènes)

L'article 12 des réglementations générales de la Construction de 1985 (Γ.Ο.Κ), prévoit la possibilité d'unifier les cours intérieures de chaque immeuble dans le but que cet espace soit utilisé *par tous les locataires des immeubles formant l'îlot.* Les réglementations prévoient que, *sous la modification du plan local d'urbanisme, ces espaces peuvent jouer le rôle d'un deuxième réseau d'espaces publics communs à usage exclusif des piétons*. L'article 13 des réglementations envisage aussi la possibilité d'aménager les cours intérieures au sein d'un îlot, défini ainsi comme un îlot *actif*, en augmentant de cette manière la surface de l'espace libre dans l'ensemble du quartier.

Le terme *voie piétonne* apparaît dans les réglementations générales de Construction de 1988[1987] mais sa définition reste encore assez abstraite : *Rue réservée au passage des piétons.* À certains endroits du texte, le législateur se réfère *au droit du piéton à accéder aux espaces de qualité*. Les réglementations des bâtiments [*Ktiriodomikos Kanonismos*] (elles ne sont pas une loi mais une décision ministérielle), publiées en 1989[1988], désignent les propriétaires des immeubles comme responsables de la construction et de l'entretien des trottoirs selon des normes indiquées par le Conseil municipal[1989]. Malgré le nombre de textes législatifs apparus à cette époque, l'espace

[1986] ΚΟΣΜΑΚΗ, Π., ΛΙΑΠΗΣ, Ι., ΛΟΥΚΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., *Ανάπλαση κεντρικών περιοχών κατοικίας. Μελέτη περίπτωσης Κάτω Πατήσια*, Αθήνα : Ε.Μ.Π., Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1992
[1987] Il s'agit de la dernière révision du Code. Les codes précédents sont ceux des années 1955, 1929, 1973 et 1985
[1988] Décret ministériel publié dans le Φ.Ε. Κ. 59/Δ/1989
[1989] *Lors de l'aménagement des trottoirs et de la plantation des arbres il est indispensable de laisser au moins 60 centimètres pour le passage libre des piétons*

public attribué au piéton reste déficitaire et les projets n'ont pas de cohérence[1990]. Même le texte Réglementations générales de Construction, révisé et publié en 2000, ne se réfère que très brièvement aux trottoirs et oblige seulement les communes à assurer le passage des PMR aux espaces publics. Ces préconisations ne s'intègrent pas dans une politique globale et constituent surtout des mesures de contrôle *a posteriori*. Le problème du stationnement dans les rues n'est toujours pas résolu et les voies piétonnes voisinent souvent avec des voies inondées de voitures stationnées et donc hostiles à la marche.

Le tracé et les dimensionnements exacts des espaces publics et des voies définies comme piétonnes, sont clairement indiqués sur le Plan cadastral local [*Rymotomiko Schedio*] dont la révision est nécessaire afin de changer la fonction d'une voie en voie piétonne[1991]. La révision du Plan cadastral s'impose aussi pour que chaque Étude urbaine [*Poleodomiki Meleti*] s'inscrive dans le cadre soit de l'aménagement, soit de l'urbanisation d'une nouvelle zone. Sur le fond de carte, la nouvelle voie piétonne *doit être indiquée clairement avec des limites précises en montrant qu'il s'agit d'une partie du réseau viaire sur lequel la circulation des véhicules est interdite* (Image 57). La révision du Plan cadastral est effectuée par les Communes et approuvée par le Conseil municipal.

La (reconstruction) du bâti et l'extension des plans des villes ont été les travaux prioritaires au sein des pouvoirs publics jusque dans les années 1980. Tous les travaux ont été conduits par l'État via des procédures centralisées suivant des principes de conception simplifiés et manquant de temps pour un approfondissement esthétique. Depuis 1960, les aménageurs ont constaté que les modèles urbanistiques suivis ne sont plus efficaces[1992]. La mise en valeur du centre de la ville et la multiplication des interventions en matière de rénovation visent à améliorer le tissu existant plutôt qu'à construire de nouveaux espaces. Les projets de réhabilitation se basent, après 1970, sur le principe de la *fonctionnalité*, mais ils sont plus sensibles aux questions de la forme en cherchant des appuis théoriques dans la sémiologie urbaine et dans la psychologie de l'environnement[1993].

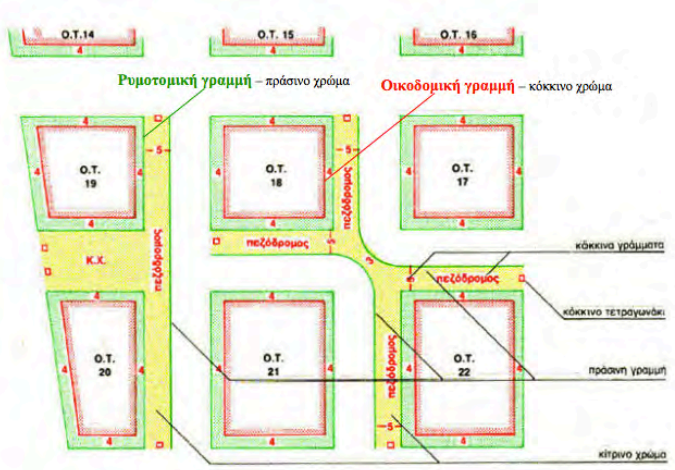


Image 57 : Exemple d'un extrait du Plan d'urbanisme indiquant, en jaune, les voies piétonnes et leurs limites par rapport à l'alignement des îlots (Source : image retirée aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes)

[1990] ΚΟΝΤΑΡΑΤΟΣ, Σ., « Πόλη και ουτοπία », In *Η Αθήνα στον 20ο αιώνα. Η Αθήνα όπως δεν φαίνεται 1940-1985*, Αθήνα : ΥΠ.ΠΟ., 1983, pp. 30-36

[1991] Le Plan de la Ville définit les limites entre les espaces publics et les espaces privés. À travers le Plan de la Ville on définit la manière dont une zone est construite, les limites entre les différentes occupations du sol qui sont permises, les réseaux routiers, les lignes d'alignement. Le Plan de la Ville doit aussi indiquer les limites des zones à statut urbain spécifique, des zones à fonction publique, l'existence des arcades, les voies piétonnes, les monuments et les sites d'intérêt culturel ou historique

[1992] GOSSELIN, D., « Rénovation et pratiques urbaines », *L'Architecture d'aujourd'hui*, no. 69, septembre 1973, pp. 3-10

[1993] ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Δ. , « Αστική αναγέννηση και πολεοδομικές αναπλάσεις », *Τεχνικά Χρονικά*, Μάιος - Ιούνιος 2004, pp. 1-10

Suite aux rénovations radicales des années 70 et aux projets de réhabilitation des années 80, les politiques publiques adoptent la logique *des petits pas* en choisissant attentivement la zone urbaine ou l'édifice qui doit être réhabilité au sein d'un quartier. La hiérarchisation des priorités et l'économie budgétaire devient après 1990 un principe fondamental au sein des projets publics[1994]. Les notions de *conservation,* de *caractère historique*[1995] et de *patrimoine urbain* forgeront le contexte théorique de l'époque qui, au-delà du cadre réglementaire, a aussi eu un impact sur l'image des espaces publics. L'approbation d'un périmètre désignant un centre historique, est la première étape déterminant que la zone centrale est pourvue d'une *valeur historique*.

La volonté d'affirmer la valeur historique de la ville ne concerne plus seulement les tissus pittoresques préindustriels[1996], mais s'adresse aussi à l'espace non bâti. Le terme *qualité* est historiquement utilisé par les responsables pour décrire la qualité d'un édifice ou la valeur historique du quartier ancien de Plaka aux pieds de l'Acropole. L'héritage antique attire l'attention des archéologues qui utilisent la notion *historique* surtout pour déterminer les zones d'antiquités[1997]. L'approbation du périmètre administratif qui désigne un centre historique beaucoup plus étendu que les limites de Plaka ou la ville du XIX^{e} siècle, change ce *statu quo*. La détérioration du tissu urbain pendant les années 50 et 60[1998] et la disparition des bâtiments néoclassiques autour des places *Omonoia* et *Syntagma*, conduit les autorités à vouloir aussi protéger les zones qui ont un rôle significatif dans l'histoire moderne de la ville.

Les piétonnisations massives de la période 1970-1980 doivent alors être vues sous cette optique. Le pouvoir public cherche à améliorer l'espace déjà existant ; une évolution des termes utilisés dans des documents officiels en est la preuve. Le ministère publie des rapports en utilisant des titres tels que : *réhabilitation*, *protection* et *assainissement*. Le terme réhabilitation[1999] apparaît dans les années 70 et il est défini par la législation à travers le décret-loi 1003/1971 en tant que *tout acte d'aménagement ou d'assainissement d'une partie ou de l'ensemble d'une agglomération*[2000].

Au cours des années 70 et 80, l'on jettera les bases d'un nouveau cadre réglementaire. Suite à la Constitution de 1975, la loi 947/1979 (*περί οικιστικών περιοχών*) remplace le terme *rénovation* par celui de *réhabilitation*. En 1978, le décret présidentiel du 4/19/1978, désigne les procédures des études de réhabilitation portant plus particulièrement sur les espaces publics et définit les obligations des riverains. La loi 1337/83 (*Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις*), prévoit analytiquement les révisions des plans urbains en fournissant les outils pour des programmes d'aménagement des zones, des noyaux historiques, voire des édifices[2001]. Ensuite, la loi sur l'habitat, 2508/97, avec pour titre *Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη των*

[1994] ΣΤΕΦΑΝΟΥ, Ι., ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ, Α., ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ, Σ., *Αστική ανάπλαση*, Αθήνα : Τ.Ε.Ε, 1995
[1995] Au-delà de l'âge de son tissu bâti, une ville peut être caractérisée comme historique quand généralement son *ethos* est historique, proposent Ashworth et Tunbridge. L'acceptation et l'appellation de quelque chose comme *historique* signifie directement la reconnaissance d'une identité distincte locale. Cf. ASHWORTH, G. J.,TUNBRIDGE, J.E., *The tourist-historic city*, London : Belhaven Press, 1990
[1996] TSIOMIS, Y., VIOLEAU J.L., MANTZIARAS, P., *Ville-cité. Des patrimoines européennes*, Paris : Picard, 1998 et notamment pp. 135-136
[1997] ΚΑΥΤΑΝΤΖΟΓΛΟΥ, Ρ.Λ., *Στη σκιά του Ιερού Βράχου. Τόπος και μνήμη στα Αναφιώτικα*, Αθήνα : Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών Ελληνικά Γράμματα, 2001 et notamment p. 204
[1998] ΒΑΡΕΛΙΔΗΣ, Γ.Κ., « Δυνατότητες Αναπλάσεων Οικιστικών Περιοχών στο Μητροπολιτικό Πεδίο της Πρωτεύουσας», *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 1, Ιούλιος - Αύγουστος 2003, pp. 117-134
[1999] La loi 1337/1983 prévoit des procédures de concours d'architecture afin d'améliorer les conditions de vie des habitants et de mettre en valeur des monuments, des sites culturels et des éléments morphologiques particuliers de chaque aire urbaine. Cf. Φ.Ε.Κ. 33/14-3-1983
[2000] ΣΤΕΦΑΝΟΥ, Ι., ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ, Α., ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ, Σ., *Αστική ανάπλαση*, *op.cit.*
[2001] Cette même loi prévoit la mise en place des secteurs spéciaux d'intervention comme les Zones Spéciales d'Aide (Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης) et les Zones Spéciales d'Incitations (Ζώνες Ειδικών Κινήτρων) afin de promouvoir des programmes d'aménagement des secteurs ou des bâtiments individuels

Πόλεων και Οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις, offre un cadre encore plus flexible pour la mise en place des programmes de rénovation et d'aménagement des tissus urbains[2002] .

Les zones de réhabilitation urbaine sont décrites dans le schéma directeur ou les plans généraux d'ensemble, et peuvent, en cas d'urgence, être déterminées par le ministre[2003]. En Grèce, la pratique de la réhabilitation n'est pas encore au point et le seul exemple d'application réelle est le quartier de Plaka[2004]. Les efforts qui ont commencé dans les années 70 s'attaquent à un système figé et hostile envers cette nouvelle approche. La propriété foncière privée est considérée comme un droit *sacré* dans la mentalité des Grecs, et l'État ne dispose pas du foncier nécessaire pour réaliser des opérations de grande envergure. Jusqu'en 1970, le pouvoir public s'occupe surtout de l'implantation des infrastructures publiques. Toute action de sauvegarde et de protection de l'héritage bâti n'est pas considérée comme une priorité[2005]. Or, après 1970, la Grèce suivra les évolutions qui ont eu lieu au niveau européen[2006]. Jusqu'en 1980, quatre cents ensembles urbains traditionnels sont enregistrés dans l'ensemble du pays. Le contrôle de l'occupation des sols, la modernisation des règlements d'urbanisme et l'octroi de centres aux piétons sont parmi les mesures visant la protection de l'héritage bâti. Les interventions au cours de cette première période se focalisent sur l'organisation fonctionnelle des centres en régularisant la circulation à travers la création de voies piétonnes qui n'arrivent pas à être intégrées dans la vie quotidienne des villes. Après 1980, la réhabilitation sera mieux adaptée aux conditions locales de chaque zone et l'État se dérobe en cherchant des coopérations avec les autorités locales ou le secteur privé[2007]. La promotion des voies piétonnes sera le dénominateur commun des interventions menées dans les espaces publics, surtout dans le centre-ville, et c'est une réponse aux maux fonctionnels, mais aussi sociaux, du noyau ancien[2008].

La réhabilitation à grande échelle n'a jamais été très répandue à Athènes en raison, non pas d'une absence d'un cadre réglementaire, mais plutôt d'un manque de stratégies plus globales. Ainsi, les zones piétonnisées restent insulaires au sein d'une trame viaire majoritairement congestionnée. L'amélioration de l'environnement dans une zone repousse les problèmes vers un autre secteur se trouvant probablement plus à l'extérieur du centre-ville. La difficulté d'appliquer un schéma directeur relatif à l'usage des sols et de contrôler la construction[2009], font que de nombreuses tentatives pour améliorer l'espace public restent incomplètes ou temporaires sans pouvoir définir le paysage urbain à long terme. Entre-temps, l'étalement de la capitale sera explosif au cours de toute

---

[2002] ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α.Ι., Πολεοδομικός Σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, *op.cit.*

[2003] Des exemples de problèmes sont les densités du tissu, le manque d'espaces libres collectifs, les usages conflictuels du sol, la dégradation continue du paysage architectural, le manque de logements

[2004] EOT focalisera au cours des années ses interventions sur la rénovation des bâtiments à usage touristique, mais il fait peu de choses pour la mise en valeur des sites à intérêt touristique. De la même manière, la Société publique d'urbanisme et d'habitat (Δ.Ε.ΠΟ.Σ.) présente des actions de réaménagement faibles. Malgré sa consolidation institutionnelle et ses objectifs clairement formulés, la société n'arrive pas à obtenir des résultats notoires. Cf. Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., 1995. Dans le cadre de l'intervention étatique, en 1973 est inaugurée par la Banque hypothécaire nationale, la Société anonyme d'urbanisme opérationnel (ΕΚΤΕΝΕΠΟΛ). Ces entités opéraient conformément aux règles de l'économie privée, mais elles appartenaient entièrement à l'État ou aux banques d'État. En outre, elles ont entrepris et exécuté des réhabilitations dans des quartiers d'habitat de réfugiés tels que N. Philadelphie, Kessariani et Tavros. L'objectif principal de ces programmes était la réinstallation de tous les propriétaires dans la même zone dans les maisons neuves avec des normes clairement améliorées, mais elles n'ont pas reussi à insérer aussi tous les habitants qui étaient locataires dans des programmes

[2005] ΑΥΓΕΡΙΝΟΥ-ΚΟΛΩΝΙΑ, Σ., « Πολιτιστική κληρονομιά και αειφόρος ανάπτυξη της Αθήνας », In *Sustainable Developpement and Spatial Planning in the European Territory*, Αθήνα, 13-16 Μαρτίου 1999

[2006] Le pays signe la déclaration d'Amsterdam en 1975 et la Convention de Granada en 1985

[2007] ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Δ., « Αστική αναγέννηση και πολεοδομικές αναπλάσεις », *op.cit.*

[2008] Il s'agit de la dégradation du bâti, du départ des populations autochtones, de l'affaiblissement des structures économiques. Cf. ΜΑΛΟΥΤΑΣ, Θ., ΑΛΕΞΑΝΔΡΗ, Γ., « Αστικές αναπλάσεις και μεταβολές των κοινωνικών δομών στο κέντρο της Αθήνας στη στροφή του αιώνα », In Γ. Πετράκος, Η. Μπεριάτος and Χ. Κοκκώσης (eds.) *25 κείμενα για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη του χώρου*, Βόλος : Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, pp. 295-333 et notamment p. 311

[2009] ΑΓΓΕΛΙΔΗΣ, Μ., « Οι αναπλάσεις στην Ελλάδα », In Τοπικός Πολεοδομικός Σχεδιασμός - Αναγέννηση αστικών περιοχών, Κερατσίνι, Δεκέμβριος 1993

cette période. Entre 1968 et 1971, 2 7000 hectares, dont 94 % concernent des zones d'habitat populaire, sont insérés dans le Plan officiel de la Ville. L'extension des axes routiers se poursuit en suivant les recommandations de la deuxième étude du bureau Wilbur Smith et en soumettant le centre-ville[2010]. Dans les années 70, 300 000 employés, représentant 9,3 % de la population active du pays, travaillent dans le centre d'Athènes.

7.2 Premières expérimentations d'un « outil d'aménagement urbain » (1974-1990)

7.2.1 L'éveil des acteurs publics : les espaces publics comme fer de lance de la restructuration de la ville

Les premiers aménagements favorables à la marche affrontent un paysage sérieusement détérioré. Trente ans de construction incontrôlée et des déplacements accrus conduisent les scientifiques – au début des années 70 – à se demander : *Athènes peut-t-elle être sauvée ?*[2011] Le centre-ville est vu comme un terrain idéal de densification de l'habitat et d'enrichissement des petits promoteurs immobiliers[2012], parallèlement à l'augmentation des besoins en espaces libres[2013]. Des rues étroites et des immeubles très hauts ne laissent pas suffisamment d'espace pour l'aération des appartements et l'éclairage naturel des rues. La densification du bâti dissout les relations des habitants avec l'espace collectif[2014]. Les rues inondées de véhicules et sans verdure n'attirent ni le jeu, ni l'échange social. Les bouchons quotidiens dans le centre découragent les habitants chaque fois qu'ils font un trajet avec un véhicule[2015]. Le besoin de faire *respirer* la ville et de lui fournir un minimum d'espaces libres apparaît comme le nouveau défi au sein des pouvoirs publics. Ces derniers font que la capitale se trouve dans une impasse mais ils n'agissent pas rapidement. Le clientélisme qui s'est installé au XX^{e} siècle fait en sorte que les services publics présentent une certaine inertie face aux obstacles éventuels de la planification. La société, habituée à ce contexte chaotique, s'inquiète davantage du problème du logement et moins de l'image des espaces publics. Par ailleurs, les promoteurs immobiliers[2016] regardent cette attention favorable de l'État pour l'espace collectif comme une menace tacite de leurs intérêts. En effet, l'État, qui a depuis longtemps perdu son rôle social[2017], évite de faire face à ses propres responsabilités pour ne pas déplaire à sa base électorale. Les Athéniens ont été ainsi *éduqués* à

[2010] ΚΑΛΟΓΕΡΑΣ, Ν., Πρόταση πολεοδομικής ρυθμίσεως ευρύτερης περιοχής Αθηνών, Αθήνα : Υ.Δ.Ε, ΥΠ.ΟΙΚ., 1978
[2011] ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α., « Θα σωθεί η Αθήνα ; », *Τα Νέα,*1963
[2012] Il s'agit de la loi 395/1968
[2013] Au début des années 1980 les espaces verts couvrent seulement 3,6 % de la ville. La majorité du bassin est déjà construit sans laisser des marges de gain de nouveaux espaces verts à cause de son cloisonnement entre les masses montagneuses. La capitale concentre en 1978 37 % de la population nationale, attirant chaque année 120 000 nouveaux habitants. Cf. ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., BEZANTE, C., « Το πράσινο και οι ελεύθεροι χώροι στις ελληνικές πόλεις μέσα από το παράδειγμα της Αθήνας », In *Τα πάρκα μέσα στην πόλη και γύρω από αυτήν*, Πλέβεν, Βουλγαρίας, 1979
[2014] ΚΑΡΥΔΗΣ, Δ., Ανάγνωση πολεοδομίας. Η κοινωνική σημασία των χωρικών μορφών, Αθήνα : Συμμετρία, 1996
[2015] ΣΑΓΙΑΣ, Ι., ΤΟΥΝΤΑ, Φ., ΠΟΛΥΖΟΣ, Ι., « Δίκτυα μεταφορών και γεωγραφική κατανομή των μετακινήσεων στον αθηναϊκό χώρο », In Θ Μαλούτας. και Δ. Οικονόμου (eds.), *Κοινωνική δομή και πολεοδομική οργάνωση στην Αθήνα,* Αθήνα : Παρατηρητής, 1992, pp. 296-320
[2016] En effet, il s'agit d'un groupe moteur de l'économie grecque (et donc ayant de grand pouvoir) qui a marqué l'urbanisation en Grèce après la Seconde Guerre Mondiale. À ce propos il est intéressant de voir les acteurs qui ont marqué le paysage urbain athénien en comparaison des bouleversements non similaires mais parallèles qui ont eu lieu dans d'autres pays méditerranéens comme par exemple dans le cas des villes espagnoles pendant la même période historique. Cf. COUDROY de LILLE, L.,VAZ, C., VORMS, Ch., « Introduction. Retour sur quarante années d'urbanisation espagnole » Dans *L'urbanisme espagnol depuis les années 1970. La ville, la démocratie et le marché*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2013, pp. 9-24
[2017] ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ, Μ., « Η οικοδομή στην Αθήνα μετά τον πόλεμο. Οικονομικές και κοινωνικές απόψεις μιας ευκαιριακής ανάπτυξης », In *Η Αθήνα στον 20ο αιώνα όπως (δεν) φαίνεται 1940-1985*, Αθήνα, 1985

ne pas revendiquer et à ne pas respecter les espaces libres[2018]. *Les Athéniens n'existent plus* – note l'écrivain grec Vatopoulos –, *ils sont perdus comme une goutte d'eau dans l'océan*[2019]. La pollution atmosphérique préoccupe quotidiennement les milieux des techniciens[2020] mais les décisions politiques au niveau de l'aménagement promeuvent un modèle de développement peu durable[2021]. De grandes parcelles industrielles sont abandonnées ; ces *trous* dans le fond cadastral sont considérés comme des éléments négatifs pour l'image de la ville. Les débats se multiplient au sein des services publics : Quelles fonctions peuvent remplacer les activités traditionnelles qui se perdent ?[2022]

Les pouvoirs publics suivront des politiques contradictoires. Tandis que le ministère des Travaux publics poursuit l'élargissement des routes, le vice-ministre, Kyprianos Mpiris, lance une série d'études pour la protection du patrimoine architectural dans le centre-ville en critiquant avec véhémence la spéculation immobilière[2023]. À la même époque en Europe, Henri Lefebvre écrira : *L'auto c'est l'objet roi, la chose pilote, la circulation […] se classe en premier rang […] devant ce système la ville se défend mal*[2024]. Le tissu historique, déjà dense, acquiert de nouvelles fonctions (services, commerces) conduisant à la surcharge des rues[2025]. L'étude menée par le ministère des Travaux publics sous le titre *Proposition des Mesures et des travaux pour affronter le problème des transports*, souligne le besoin de rationalisation des transports. L'État décide de contrôler la consommation énergétique et assume la responsabilité d'assurer lui-même un réseau performant des transports en commun[2026]. Le retour aux transports collectifs performants se fait enfin en Grèce – avec un grand retard par rapport aux autres pays en Europe – comme une réponse urgente face à la non-fonctionnalité des voies[2027].

La valeur de la *qualité de vie urbaine* est déjà plausible au sein de la société. Cependant, le terme est perçu différemment par les différents groupes d'acteurs. Les architectes insistent sur le besoin d'acquérir plus d'espaces libres, tandis que pour certains ingénieurs des transports, la qualité de vie est liée à la facilité du déplacement individuel[2028]. Le débat autour de la crise du paysage urbain apparaît parallèlement à l'incapacité de gérer les *espaces communs* en tant que *biens communs*. Les espaces publics doivent faire face aux pressions exercées par les intérêts du marché privé, par l'essor d'une esthétique du béton et par la mentalité des commerçants et des entrepreneurs qui cherchent à exploiter l'espace pour en obtenir un profit maximum[2029].

Les premiers efforts réalisés pour changer ce climat apparaissent à Athènes en raison, d'une part, du rôle symbolique et pionnier de la capitale en ce qui concerne l'innovation technique et, d'autre part, de l'existence d'un

[2018] Voir le documentaire *Voyage Atelier Urbain* réalisé par l'ISIGE - MINES en janvier 2009, (http://www.isige.mines-paristech.fr/archives/urbanisme-durable/athenes)
[2019] ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ, Α.Χ., *Αθήνα μου παλιά*, Αθήνα : Ιδιωτική Εκδοση 1982
[2020] ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ, *Το πρόβλημα Αθήνα*, *op.cit.*
[2021] En 1970 l'usage du sol pour des logements et des infrastructures occupe 74,8 % de la zone urbaine au sein de la municipalité d'Athènes. En même temps, 70 % de l'espace libre public est couvert par l'asphalte. Cf. ΣΤΕΦΑΝΟΥ, Ι., ΑΥΓΕΡΟΠΟΥΛΟΥ, Α., *Δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου. Έρευνα πολεοδομικών προτύπων*, Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, Ε.Μ.Π., Αθήνα, 1977
[2022] ΚΑΛΟΓΕΡΑΣ, Ν., Πρόταση πολεοδομικής ρυθμίσεως ευρυτέρας περιοχής Αθηνών, *op.cit.*
[2023] ΜΠΙΡΗΣ, Κ., Το οικιστικόν θέμα της χώρας. Υφιστάμενη κατάστασις και προτάσεις, Αθήνα, 1966
[2024] LEFEBVRE, H., *La vie quotidienne dans le monde moderne*, Paris : Gallimard, 1968 et notamment p. 191
[2025] ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α.Ι., Πολεοδομικός σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, *op.cit.*
[2026] La H.E.M. devient publique et est renommée ΗΛ.Π.Α.Π. en 1970, la E.H.Σ. devient Η.Σ.Α.Π. en 1976, et en 1977 est inauguré l'organe de coordination de tous les transports Ο.Α.Σ.Α.
[2027] La vitesse moyenne de la voiture individuelle dans le centre diminue à 40 Km/h en 1962 et à 20/30 Km/h en 1983. Cf. ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « Η ΕΑΣ και το συγκοινωνιακό πρόβλημα : οι προτάσεις των εργαζομένων για την βελτίωση της σημερινής κατάστασης », In *Η ΕΑΣ και το συγκοινωνιακό πρόβλημα* Αθήνα : Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, 1988, pp. 112-120
[2028] « Περί κυκλοφορίας γενικά », *Εφήμερη Πόλη*, τευχ. 8, 1986, pp. 70-72
[2029] ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « Πλατείες. Δημόσιος χώρος στα χρόνια της παρακμής », *Αρχιτέκτονες*, τευχ. 13, Ιανουάριος-Φεβρουάριος 1999, pp. 25-27

personnel compétent au sein des services publics[2030]. Les pouvoirs chercheront à trouver un concept qui pourrait devenir le fil conducteur de la campagne de *reconstitution* de la ville. L'idée de la piétonnisation servira parfaitement le besoin d'un renouvellement direct et visible de l'espace physique urbain. Rendre les rues aux piétons fut alors considéré comme un objectif légitime mais aussi courageux à travers lequel le pouvoir public espérait regagner sa popularité perdue. En outre, la piétonnisation représentait une manière réaliste d'augmenter la surface des espaces libres sans menacer les intérêts du marché. À partir des années 80, l'abandon du tissu urbain, la pollution et la bétonisation des espaces publics se trouvent à la tête des priorités de chaque agenda politique.

La promotion massive des piétonnisations (Annexe 9) n'entraînera cependant pas celle de la marche. L'urgence du problème de la pollution a laissé très peu de temps aux autorités pour penser d'une manière globale la durabilité du système : *espaces publics-transports*. Certains travaux menés au cours des années 70 au sein de l'École d'architecture d'Athènes, sont les seules tentatives visant une consolidation théorique des idées autour de la marche[2031]. Or, jusqu'à la moitié des années 70, rares sont les travaux publics ciblant spécifiquement les piétons[2032]. La chaussée est considérée comme le pilier du système urbain et, dans cette optique, la piétonnisation est perçue – au départ – comme la modification d'un axe de circulation des voitures en un axe de circulation des piétons[2033]. En piétonnisant les rues, les autorités espèrent résoudre une fois pour toutes le problème de l'élargissement des trottoirs. Le débat autour de la marche se restreint finalement à la conception des voies piétonnes, aux difficultés de circuler à pied et à l'état des trottoirs. En 1981, l'écrivain Giorgos Ioannou notait : *Je fais un cauchemar ; j'essaye de sortir de ma maison et je ne peux plus, une voiture obstrue mon trajet, les voitures sont garées sur le trottoir, laissant un tout petit espace, j'avance avec grande difficulté […] mais ce cauchemar est en effet la réalité brute, l'Athènes sauvage, l'Athènes suffocante*[2034].

Par ailleurs, nombreuses sont les conférences et les tables rondes ayant pour thème le *problème d'Athènes*[2035]. L'Association des architectes diplômés (Σ.Α.Δ.Α.Σ), la Chambre Technique grecque (T.E.E) et l'Association des Athéniens (*Σύλλογος Αθηναίων*) organisent des colloques en essayant de hiérarchiser les problèmes du centre[2036]. La voiture, l'objet *fétiche* d'antan, s'annonce comme l'ennemi majeur, *et les sentiers verts sont devenus de bruyantes voies noires emplies d'une menace mortelle*[2037].Vers la fin des années 70, certains articles présentés dans la revue *Technika Chronika* promeuvent les avantages des piétonnisations et les *premiers résultats positifs* des réalisations faites en Europe[2038]. La stimulation de l'économie locale, comme ce fut le cas des piétonnisations à Rouen ou à Essen, incite les ingénieurs grecs à se lancer dans ce nouveau concept : *Des rues exclusives pour les piétons dans le centre-ville*[2039].

[2030] ΤΡΙΤΣΗΣ, Α., « Για ένα νέο μοντέλο ανάπτυξης της χώρας », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 8-9, 1982, pp. 55-64
[2031] ΑΛΙΕΥΣ, Α., ΒΑΪΟΥ, Κ., ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ, Σ., et al., *Απόδοση του κέντρου της πόλης στον πεζό*, Επί διπλώματι εργασία, Ε.Μ.Π., Σχολή Αρχιτεκτόνων, 1974
[2032] Athanasios Aravantinos, professeur au Département des architectes à l'École Polytechnique d'Athènes, avoue à cette époque qu'Athènes et d'autres villes grecques participaient de manière très faible à l'effort qui fait au niveau européen. ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α.Ι., « Οι κινήσεις των πεζών », In Αραβαντινός, Α.Ι., (eds.), *Πολεοδομικός σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα : Συμμετρία, 2007, et notamment p. 474
[2033] ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ, Τ., « Πεζοδρομήσεις », *greekarchitects*, 3 Ιούνιος 2012, (http://www.greekarchitects.gr/gr/αρχιτεκτονικεςματιες/πεζοδρομήσεις-id5098)
[2034] ΙΩΑΝΝΟΥ, Γ., *Εύφλεκτη Χώρα*, Αθήνα : Κέδρος, 1986
[2035] ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ, *Το πρόβλημα Αθήνα*, *op.cit.*
[2036] Σ.Α.Δ.Α.Σ, *Ζ' Πανελλήνιο Αρχιτεκτονικό Συνέδριο*, Αθήνα, 19-24 Μαρτίου 1978
[2037] ΤΑΒΟΥΛΑΡΗΣ, Α., « Η Αθήνα που χάσαμε », *Αθηναϊκά*, τευχ. 72, 1979, pp. 10-13
[2038] ΛΥΡΙΓΚΟΥ, Τ., « Πεζόδρομοι στα κέντρα των πόλεων », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 2, 1978, pp. 357-364
[2039] ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α., « Εμπορικοί δρόμοι μόνο για πεζούς », *Αρχιτεκτονική*, τευχ. 31, 1962, pp. 19-20

Les premières piétonnisations s'effectuent un peu à l'aveuglette, personne ne sait à l'avance si elles contribueront à une augmentation des gains des commerces du centre ; il n'y a aucune étude sur les flux pédestres quotidiens. Les responsables ont la volonté de créer un réseau de voies piétonnes mais ils se basent sur l'hypothèse que les flux pédestres s'intensifient autour des repères culturels ou économiques du centre historique[2040]. Jusqu'à présent, il n'existe également aucune étude relative à l'évaluation des impacts des voies piétonnes sur l'ensemble du territoire. Le *programme des piétonnisations*[2041] débute davantage comme une démarche d'actions fragmentées et spontanées au sein d'une polyphonie d'acteurs, plutôt que comme une politique solide d'aménagement des espaces publics. Cela, ne diminue cependant pas le rôle majeur que les projets de cette période ont eu. D'abord, ils ont été la preuve d'une réelle volonté de la part des services publics de procéder à un changement social et, par conséquence, à une transformation physique de la ville. Deuxièmement, ces projets, bien que dispersés, ont réussi à changer radicalement le paysage de plusieurs quartiers et ont contribué à rompre avec les préjugés et le *statu quo*. Leur véritable impact sera surtout visible après les années 90. Toutefois, au cours de cette première période d'essais, les aménageurs ont eu l'occasion d'améliorer leurs plans à travers les réussites, les échecs et les compromis.

7.2.2 Expérimenter un nouveau concept : la voie piétonne au service de la mise en valeur d'un quartier historique

Plaka, le quartier le plus ancien du centre athénien, au nord de la colline de l'Acropole fut le premier exemple d'application de l'idée du réseau des voies piétonnes (Carte 31). Même si, chronologiquement, *Plaka* n'a pas été le premier cas de piétonnisation[2042], la durée de ce projet dans le temps et son étendue dans l'espace le transforment en un *représentant* incontournable de la période. Le tissu de Plaka – majoritairement formé au XIX^{e} siècle – rassemble des monuments de diverses périodes historiques : ottomane, romaine, byzantine et classique[2043]. Certaines rues, comme *Adrianou* ou *Tripodon*, suivent les tracés exacts des rues de l'époque classique. La forme inaltérable au fil des années du réseau et du paysage des ruelles, fait que ce quartier soit unique dans le centre historique. *Plaka* est aussi la seule zone urbaine liant l'image contemporaine d'Athènes à son passé médiéval[2044]. Le sol naturel pentu et la délimitation du quartier par les rues *Ermou* et *Fillelinon*, ont facilité la définition d'un périmètre d'intervention. Le tissu du quartier présente, depuis son origine, un environnement très favorable pour la marche. Des petites ruelles sinueuses et des escaliers menant à la colline de l'Acropole forment un réseau très varié d'espaces publics[2045] (des placettes et des rues de largeurs différentes) à l'échelle du piéton ; son positionnement dans le centre-ville est également important. *Plaka* fut le pôle de la vie publique depuis le commencement de l'urbanisation de la ville et jusqu'au début du XX^{e} siècle[2046]. La zone, qui s'étale sur 35 hectares, ne représente aujourd'hui que 0,15 % de la surface du centre d'Athènes[2047].

[2040] D'après l'entretien avec Vagia Touri
[2041] Le titre *Programme de Piétonnisations* a été utilisé par les fonctionnaires de la Ville d'Athènes pour décrire les actions menées au cours de cette période, mais ce n'est pas un titre officiel
[2042] Avant l'exemple de Plaka, certaines rues sont pietonnisées, la plus connue parmi elles est D. Gounari à Thessaloniki
[2043] ΓΡΑΦΑΚΟΥ, Μ., ΜΑΙΣΤΡΟΥ, Ε., « Αρχιτεκτονικός χαρακτήρας της Πλάκας », In *Επτά Ημέρες Καθημερινή Πλάκα ο αρχαιότερος οικισμός της Ευρώπης,* Κυριακή 23 Ιουνίου 1996 , pp. 5-9
[2044] ΜΙΧΕΛΗ, Λ., *Πλάκα: Ιστορική μνήμη και μυθοπλασία*, Αθήνα : Δρώμενα, 1990
[2045] *Ibid.*
[2046] ΧΑΤΖΙΩΤΗΣ, Κ., « Στης Πλάκας τις ανηφοριές… » In *Επτά Ημέρες Καθημερινή Πλάκα ο αρχαιότερος οικισμός της Ευρώπης,* Κυριακή 23 Ιουνίου 1996, pp. 23-25 et notamment p. 23
[2047] ΜΙΧΑΗΛ, Ι., « Το πρόβλημα της Πλάκας σε σχέση με τη σύγχρονη Αθήνα », In *Τα προβλήματα των ιστορικών κέντρων Ρώμης και Αθήνας*, Αθήνα, 1-4 Νοεμβρίου, 1976

Depuis les années 70, *Plaka* commence à rassembler plusieurs activités commerciales et touristiques de la capitale[2048]. La multiplication progressive des lieux de restauration et l'afflux des voitures de visiteurs, exercent une pression sur la population résidente et sur les activités traditionnelles d'artisanat[2049]. Le paysage du quartier se détériore à cause de la surexploitation commerciale et il voit progressivement diminuer ses habitants de 17 000, en 1961, à 4 500, en 1974[2050]. Pendant cette même période, deux cents nouvelles entreprises de restauration et de recréation sont inaugurées et les espaces publics succombent à la pollution visuelle des enseignes publicitaires, à la multiplication des terrasses de cafés et au stationnement illégal. De plus, le quartier est une zone de transit pour tous les conducteurs arrivant du Phalère et qui cherchent à accéder à *Syntagma* ou à *Omonoia* en prenant des raccourcis[2051]. La zone est devenue au fur et à mesure, une *île* à part du centre-ville, une partie distincte de la vie quotidienne de ce dernier[2052].

L'idée d'intervenir à *Plaka* est le fruit de la volonté publique de *sauver* le caractère patrimonial du quartier. Le Service de l'Habitat, au sein du ministère des Travaux publics (*Υπηρεσία Οικισμού*), prépare, entre 1963 et 1965, une étude préliminaire pour l'aménagement du quartier en suspendant chaque nouveau permis de construction au sein du périmètre de l'étude. Cette dernière prévoit la construction de quelques villas pour des acheteurs potentiels ayant des revenus élevés[2053], reflétant ainsi les intentions de l'État pour l'avenir de ce quartier. L'histoire de *Plaka* et son aspect touristique, tous deux mal exploités, suscitent l'intérêt des autorités, des professionnels et des associations[2054]. La majorité d'entre eux se mettent d'accord sur le fait que la multiplication des boîtes de nuit ne peut pas être bénéfique à long terme pour le tourisme dans le quartier. La Municipalité d'Athènes et le ministère des Travaux publics annoncent que la restauration des bâtiments et la mise en valeur du tissu historique *pourraient avoir des avantages considérables* à l'avenir[2055]. La Presse est dès le début favorable à ce défi de *sauvetage* du quartier.

Carte 31 : Le réseau des piétonnisations au sein du quartier de Plaka à proximité de la colline de l'Acropole. La morphologie du tissu étaitt un terrain propice pour appliquer l'idée de piétonnisation dans les années 70 (Source : carte publiée sur une brochure publicitaire sur le projet de Plaka, retirée à l'archive personnelle de N. Remoundou -Triantafylli pendant l'entretien avec elle)

[2048] SIVIGNON, M., *La Grèce sans monuments*, Paris : Hachette, 1978
[2049] ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ, Θ., « Πλάκα. Πριν να είναι αργά », In *Επτά Ημέρες Καθημερινή Πλάκα ο αρχαιότερος οικισμός της Ευρώπης,* Κυριακή 23 Ιουνίου 1996, pp. 26-29
[2050] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Στης Πλάκας τις ανηφοριές*, Αθήνα : Φιλιππότης, 2007
[2051] ΜΠΙΡΗΣ, Κ., Αι Αθήναι. Από τον 19ο εις τον 20ο αιώνα, et notamment p. 416-419
[2052] ΖΗΒΑΣ, Δ., Πλάκα 1973-2003. Το χρονικό της επέμβασης για την προστασία της παλαιάς πόλεως των Αθηνών, Αθήνα : Πολιτιστικό Ιδρυμα Ομίλου Πειραιώς, 2006
[2053] ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ, Θ., « Πλάκα : πριν να είναι αργά », *op.cit.*
[2054] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ. *Η Αθήνα στη δεκαετία του 70*, Αθήνα : Φιλιππότης, 2006 et notamment p. 78
[2055] ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΓΚΑΙΤΕ ΑΘΗΝΩΝ, *Η συνέχεια της αρχαιοελληνικής πόλης. Η περίπτωση της Πλάκας*, Αθήνα : Ινστιτούτο Γκαίτε, 1978

Toutefois, chaque groupe d'acteurs révélera son agenda personnel en ce qui concerne l'image de Plaka à long terme. Les archéologues soutiennent que l'ensemble du bâti doit être sacrifié au profit d'importantes fouilles archéologiques. Les propriétaires des restaurants font pression pour que la législation soit plus souple afin de permettre l'exploitation touristique du quartier, tandis que les architectes se centreront sur le besoin de réhabiliter le bâti. Les habitants de Plaka – surtout les familles riches y habitant depuis des années – qui sont les propriétaires des maisons, soutiennent une renaissance éventuelle du quartier qui sera bénéfique tant pour le prix de l'immobilier que pour leur vie quotidienne.

Déjà au cours des années 50, l'explosion de la construction dans la capitale, les besoins accrus en espaces commerciaux, le trafic et l'essor du tourisme de masse, menaceront Plaka à deux niveaux : d'abord, son fonctionnement en tant que quartier résidentiel, et ensuite, son paysage et son ambiance particulière forgée par un mélange de maisons traditionnelles et de monuments[2056]. De nombreux emplois artisanaux disparaissent progressivement entre 1950 et 1970, et des dix-sept mille habitants en 1961, Plaka n'en compte plus que quatre mille en 1974. À la même époque, deux cents entreprises offrent du spectacle et de la restauration à vingt mille clients.

Au moment où les premières critiques sur la dégradation de Plaka surgissent, le quartier offre du travail à sept mille huit cents personnes. Toutefois, la vie quotidienne se trouve à un stade d'asphyxie. La forte demande touristique conduit les propriétaires à détruire leurs maisons en ruines pour transformer les îlots en parkings[2057]. De nombreuses résidences datant du XIX^{e} siècle sont transformées en tavernes modernes et en bars dont l'activité nocturne ne s'accorde pas avec la vie des familles locales.

En 1964, la municipalité d'Athènes lance un dialogue public afin d'insister sur le besoin de rattraper le déclin du quartier[2058]. Le ministère des Travaux publics désigne une équipe de travail responsable de rédiger un inventaire des problèmes et de procéder à certaines recommandations. Les architectes et les ingénieurs de l'équipe concluent que l'objectif majeur est la conservation du bâti et le maintien des résidents. Il est toutefois clair, dès le départ, que toutes les interventions ne peuvent reposer sur d'importantes expropriations. Entre 1975 et 1978, le ministère paralyse toute action immobilière *in situ* et essaye de créer un cadre législatif adéquat. En 1978, l'équipe[2059] entreprend la première phase des travaux en proposant des mesures facilement réalisables (éloignement des enseignes lumineuses), ainsi qu'un calendrier pour les phases des piétonnisations. L'enjeu majeur, comme annoncé par le responsable du projet Dionisis Zivas, repose sur : *La reconquête de l'utilité fonctionnelle originale des rues*[2060]. Dès lors, tout le quartier est considéré un *monument à conserver* et les architectes s'engagent à *donner à l'habitant et au piéton, une image réelle de l'espace et de l'échelle de Plaka*.

Afin de combattre le trafic excessif, les aménageurs imposent des horaires spécifiques pour l'approvisionnement des commerces. Les travaux de revêtement du pavé sont accompagnés d'un remplacement du mobilier urbain par des *répliques exactes des vieux lampadaires qui existaient avant dans les rues*[2061]. Plusieurs décrets détermi-

[2056] ZIVAS, D., « The saving of Plaka. Part I », *Monumentum*, vol. 26, no.1, 1983, pp. 3-21
[2057] ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ, Θ., Τα παιδικά μας χρόνια στην Πλάκα. Ένας περίπατος στην Πλάκα της δεκαετίας του 50. Αθήνα : Γράμματα, 1998
[2058] ZIVAS, D., « The future of the old sector of the city of Athens », In D. Appelyard (eds.), *Conservation of European cities*, Boston : MIT Press, 1980, pp. 154-163
[2059] Le groupe est constitué de G. Michail, K. Ioannou-Gartzou, M. Grafakou, E. Maistrou, A. Paraskevopoulou, E. Methenitou, P. Kremezis, G.Kontoroupis et les ingénieurs du transport consultants externes G. Yanoppoulos et K. Zekkos
[2060] ΖΗΒΑΣ, Δ., Πλάκα 1973-2003. Το χρονικό της επέμβασης για την προστασία της παλαιάς πόλεως των Αθηνών, *op.cit.*
[2061] DIMAKOPOULOS, J., « The saving of Plaka. Part II », *Monumentum*, vol. 26, no. 2, 1983, pp.107-120

nant les usages, les règles de construction et l'architecture des façades des bâtiments sont publiés entre 1977 et 1982, et l'équipe détermine que 42 % des édifices répertoriés ont besoin d'être conservés. Parallèlement aux travaux de dallage des voies piétonnes, le ministère cherche une manière de contrôler la pollution visuelle. En effet, le changement de l'image du quartier est considéré comme une étape nécessaire afin d'assurer un consensus social le plus large possible. Les travaux de réhabilitation des maisons seront la deuxième étape : *the trend towards a return to the quarter's old character is now quite strongly evident*[2062]. Or, l'équipe doit affronter la réaction des entrepreneurs locaux qui ne semblent avoir aucune intention de changer leurs habitudes.

En mai 1980, l'équipe du Programme Plaka (*Επιχείρηση Πλάκα*) annonce que les 123 bâtiments qualifiés en tant que monuments appartiennent à 132 propriétaires différents et sont tous devenus des tavernes[2063]. L'équipe prépare 132 dossiers avec des analyses exhaustives sur l'histoire et les caractéristiques de chaque bâtiment et les envoie au Conseil des monuments pour qu'il se prononce[2064]. En octobre 1980, 132 lettres signées par le ministre de la Culture sont envoyées aux propriétaires pour les informer de leur obligation de restaurer les façades des bâtiments à leur état initial. Les entrepreneurs s'organisent entre eux et demandent à l'État la prise en charge des dépenses ; les autorités ne reculent pas et la première phase du programme, qui a coûté 3 000 000 de drachmes et 50 000 dollars, s'achève avec réussite.

Image 58 : Brochure publicitaire pour le projet d'aménagement et des piétonnisations étendues dans le quartier de Plaka. Brochure conçue et publiée par le ministère Y.XO.Π. dans un effort de familiariser les habitants du quartier aux nouveaux arrangements dans les rues, les droits et les obligations de chacun face aux règlements sur l'usage des voies piétonnes et des espaces de stationnement (Source : brochure publicitaire retirée à l'archive personnelle de N. Remoundou -Triantafylli pendant l'entretien avec elle)

La piétonnisation est utilisée comme élément principal dans la conception du plan d'aménagement et dans la promotion publicitaire du projet (Image 58). D'après les aménageurs, la création d'un réseau piétonnier a pour objectif d'unifier le paysage perceptif du piéton et de créer une zone identifiable qui pourra devenir un cas-pilote pour les opérations suivantes. La création d'un environnement favorable à la marche n'est pas uniquement motivée par une volonté d'embellir, mais elle vise surtout la redynamisation économique du quartier : *Pour qu'il puisse de nouveau fonctionner correctement avec toutes ses possibilités.* La première phase du programme, pré-

[2062] EFTHYMIADOU-POULAKOU, E., The restoration of Plaka, In ETUP (eds.), *Resort Management in Europe. Case Studies and Learning Materials*, Andover : Cengage Learning EMEA, 2001, pp. 8-16
[2063] DIMAKOPOULOS, J., « The saving of Plaka. Part II », *op.cit.*
[2064] Selon la loi 1469, pour tous les travaux effectués sur les bâtiments, les propriétaries doivent avoir un permis du Conseil archéologique central (Κ.Α.Σ.)

vue pour la période entre 1972 et 1975[2065], doit faire face à des réactions virulentes[2066] de la part des commerçants, voire même de certains membres du gouvernement qui sentent que leurs intérêts personnels sont menacés et agissent de manière illicite :

> *Je ne peux pas vous dire qui et quand, mais ces choses se savent… vous savez, à l'époque une grande partie des députés habitait à Plaka. Je me rappelle que plusieurs appels et discussions au sujet du réseau des voies piétonnes ont été faits sous la table […] car aucun « monsieur » ne voulait laisser sa limousine trop loin de l'entrée de sa maison et être obligé de marcher. Les pressions exercées sur le gouvernement ont été très fortes… c'était une histoire très délicate. Si en théorie, tous étaient motivés et convaincus, en réalité, la société avait encore de sérieux doutes et des réflexes très conservateurs* [*Stefanos Manos_APu*]

Les travaux commencent finalement en 1978, sous la coordination du professeur et architecte, Dionysis Zivas, qui agit avec le soutien du ministre des Travaux publics. L'étude prévoie des mesures révolutionnaires pour l'époque, comme la diminution de la surface de l'asphalte de 50 %[2067](Image 59). De plus, c'est la première fois qu'un réseau de piétonnisation est prévu par la loi[2068], le décret présidentiel 445/18.8.1979 constituera la base du cadre institutionnel des voies piétonnes qui suivront. Le programme présente également des nouveautés en matière de gouvernance. Le *Bureau de Plaka* [*Grafeio Plakas*] est responsable de surveiller l'application des lois et agit sur place sous le contrôle continu du ministre des Travaux publics[2069]. Le *Bureau* est composé de jeunes architectes qui sont, dans leur grande majorité, des étudiants du professeur Zivas. L'équipe jouera un rôle déterminant dans l'évolution des travaux ; elle est directement impliquée dans toutes les phases de l'étude et se trouve quotidiennement en contact, tant avec les équipes de chantier, qu'avec les habitants et les commerçants.

> *Le tracé des premières voies piétonnes fut décidé en collaboration avec les habitants... nous nous connaissions tous très bien, nous étions dans le quartier toute la journée, nous observions quelle rue était la plus animée et laquelle présentait le plus grand problème de stationnement. Nous recevions des appels des habitants qui faisaient très souvent des suggestions et qui nous faisaient part des divers problèmes. Nous avions ensuite la possibilité d'intervenir dans la maîtrise d'ouvrage, de changer des choses ou d'adapter nos propositions […] je suis enthousiaste jusqu'à aujourd'hui du fait qu'un modèle si démocratique ait pu fonctionner avec une telle efficacité dans la réalité athénienne.* [*Eleni Methenitou_APu*]

Après la fin des travaux dans chaque voie piétonne, le *Bureau de Plaka* évaluait en temps réel leur réussite en s'appuyant sur les commentaires des habitants qui se rendaient quotidiennement les locaux de l'équipe[2070]. La localisation du Bureau en plein milieu du quartier, permettait au personnel de surveiller jour après jour la progression des travaux et le respect de la *Réglementation des voies piétonnes* [*Κανονισμός Πεζοδρόμων*], ainsi que d'assurer un retour d'information *brute* aux équipes du ministère.

> *Nous avions beaucoup de chance à l'époque… nous ne travaillions pas exactement comme des fonctionnaires, nous pouvions exiger un résultat excellent en termes scientifiques tout en ayant le soutien politique absolu du ministre, Stefanos Manos. La première étape reposait sur la compréhension des problèmes du quartier… et elle a été réalisée grâce à de longues discussions avec les associations des habitants… car vous savez, en 1970 Plaka était un village pour faire la fête, une destination de recréation connue dans tout le pays… il y avait des chaises et des tables même sur des arbres, pour exagérer… l'État a laissé s'aggraver la situation pendant longtemps, tandis que le ministère de la Culture profitait de ce déclin en at-*

[2065] Certains réagissent face à la suspension de nouveaux permis de construire et d'autres craignent que le quartier se transforme en zone résidentielle de luxe
[2066] ΦΙΛΙΠΠΙΔΗΣ, Δ., Για την ελληνική πόλη. Μεταπολεμική πορεία και μελλοντικές προοπτικές, *op.cit.*, et notamment p. 119
[2067] ΚΑΛΑΝΤΖΟΠΟΥΛΟΥ, Μ., Πολιτική μεταφορών στην Αθήνα. Ιστορικό-Προβλήματα-Προοπτικές, *op.cit.*, et notamment p. 147
[2068] Cf. la loi publiée dans le Φ.Ε.Κ 445/18-8-1979
[2069] Offciellement le Bureau de Plaka fait partie de la Cellule *Quartiers traditionnels* au sein de la Direction de l'urbanisme du ministère
[2070] Le Bureau de Plaka jouait le rôle d'une agence-annexe au Service spécial de réhabilitation des espaces publics libres (Ε.Υ.Δ.Ε. Α.Ε.Κ.Χ.Α.Π.), située sur le terrain d'intervention jusqu'en 1980. Ensuite, le Bureau fut soumis au contrôle de la Direction des agglomerations traditionnelles au sein du ministère Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

tendant d'acheter bon marché des îlots pour avancer avec ses excavations… Stefanos Manos s'est trouvé au bon endroit, au bon moment, et il a profité de l'opportunité…tous ceux qui travaillaient au Bureau avaient des relations amicales entre eux, ce qui a permis de créer une ambiance plutôt conviviale et pas du tout oppressante… nous n'avions pas l'impression de travailler dans le secteur public…nous avions le sentiment d'être les maîtres de notre propre cabinet d'études urbaines. [*Eleni Methenitou_APu*]

La détermination par la loi[2071] d'une zone étendue de voies piétonnes à Plaka s'est accompagnée d'une série de décrets relatifs à l'aménagement paysager et à la régulation des usages quotidiens. L'aménagement des voies ne s'était pas limité aux travaux de nivellement ou de revêtement mais il envisageait également la rénovation intégrale de tous les réseaux d'eau, d'électricité et de chauffage. La distribution de brochures d'information sur les travaux ou l'émission de cartes de stationnement réservées aux habitants, furent quelques-unes des nouveautés de l'époque. Malgré l'esprit novateur de l'équipe ministérielle, les concessionnaires publics (les établissements d'exploitation des réseaux) n'étaient pas prêts à se soumettre à ce nouvel ordre des choses :

N'oublions pas que Plaka était le mouton noir d'Athènes. C'était le seul quartier où l'aménagement des espaces publics s'est fait d'une manière complètement différente de celle à laquelle nous étions habitués… et les problèmes sont vite apparus… c'était six mois après l'inauguration de la voie piétonne Adrianou… je passe une matinée par cette rue et je regarde une équipe technique de l'Organisme de l'électricité en train de creuser sur les dalles toute neuves de la voie… j'étais étonnée, je m'approche d'eux… et l'ingénieur responsable me répond qu'ils n'étaient pas au courant que cette voie piétonne venait d'être aménagée et ouverte au public… on a dû faire face à une bureaucratie énorme pour arrêter les travaux. [*Eleni Methenitou_APu*]

Dans d'autres cas, les piétonnisations ne sont pas vues d'une manière positive – du moins au départ – par une partie de la société locale qui dépend de la voiture, et par plusieurs commerçants dont les clients *prestigieux* arrivent en voiture des quartiers lointains :

C'est vrai que personne ne pouvait imaginer à l'avance l'ampleur des réactions que le programme susciterait… vous voyez… même s'il s'agissait de rues anciennes, ces rues-là étaient des artères principales du trafic de la ville. Les voitures entraient à Plaka par la rue Dionisiou Areopagitou et arrivaient à Omonoia en traversant la rue Adrianou… ce mouvement de transit était très bénéfique pour certains magasins d'alimentation qui étaient célèbres dans toute la capitale. [*Panagiotis Paraskeyopoulos_APr*]

Les études préliminaires faites à l'époque avaient montré que les principaux flux de piétons concernaient les piétons *visiteurs* du quartier qui se promenaient surtout dans les rues *Adrianou* et *Pandrosou* où se trouvait d'ailleurs la majorité des commerces. L'étude présentée en 1978 proposait une hiérarchisation de tous les espaces publics en *espaces de circulation de véhicules, en voies piétonnes et en espaces libres de séjour et de divertissement*[2072]. Or, les rues de *Plaka* n'ont jamais été des axes de circulation au sens propre du terme, elles formaient plutôt un tissu peu canonique de ruelles linéaires et courbes. Le seul repère pour s'orienter est la colline de l'Acropole et le piéton déambule sans suivre un itinéraire prédéfini. L'étude proposée par l'équipe de Zivas a évité pour cette raison la création de centralités excessives ou d'une seule voie piétonne protagoniste[2073]. En revanche, son objectif reposait sur *la création d'un réseau agréable pour le piéton et le maintien de l'unité des espaces publics*[2074]. L'expérience de Plaka est devenue le tremplin pour favoriser un débat plus général sur le réaménagement des quartiers d'habitat. Un des acteurs principaux du projet affirme qu'il s'agissait d'une inter-

[2071] Publié dans le Φ.Ε.Κ 715Δ/1979
[2072] ΖΗΒΑΣ, Δ., Πλάκα 1973-2003. Το χρονικό της επέμβασης για την προστασία της παλαιάς πόλεως των Αθηνών, *op.cit.*
[2073] Le poids du réseau des voies piétonnes dans l'ensemble du tissu est aussi flagrant au niveau des chiffres : 56,35 % de la voirie concerne des rues piétonnes et 43,55 % des rues à la circulation des voitures. Cf. *Ibid.*
[2074] *Ibid*, et notamment p. 131

vention pionnière en soulignant que c'était la première fois que la voirie était approchée à travers trois dimensions :

> *Il s'agissait d'une transformation des façades, des usages, des dalles, de la signalisation, du mobilier urbain, des réseaux… nous avons installé pour la première fois un réseau souterrain des câbles de télévision…vous comprenez qu'au-delà de la réussite au niveau esthétique, les voies piétonnes étaient surtout une réussite technique.* [*Fenia Karasavvidou_APu*]

Le projet à Plaka a montré, d'une part, le début d'une nouvelle approche en matière de travaux publics, et, d'autre part, il a représenté une exception[2075]. Le concept de piétonnisation d'une telle envergure a été expérimenté dans un cas isolé sans que les pouvoirs aient été en mesure de reproduire ailleurs le savoir-faire acquis. Toutefois, la coordination des acteurs publics fut exemplaire malgré la *tradition grecque*. Selon Fenia Karassavidou-Kanaki, la collaboration entre les pouvoirs décisionnel et exécutif fut la clé de la réussite du programme :

> *Le commissariat de police de Plaka et le Bureau travaillaient en coordination étroite, si le propriétaire d'un restaurant montait trop le son de la musique, les policiers intervenaient tout de suite et le lendemain le Bureau était là pour vérifier s'il avait toutes les autorisations requises… il y a avait alors une réelle implication de l'État qui était régulièrement présent sur le terrain.* [*Fenia Karasavvidou_APu*]

Les habitants sont rapidement convaincus de l'importance du programme et cela grâce à un changement directement *senti* : le dépaysement sonore des rues. Grâce à cette première réussite des autorités, les résidents ont soutenu vivement les étapes suivantes du programme et ont formé des associations leur permettant de s'impliquer plus activement dans les décisions qui avaient été prises. Le revêtement des rues avec des dalles en marbre a été la deuxième chose qui a impressionné les visiteurs et les résidents du quartier :

> *Ils ont fait tout ça avec du goût et de la volonté, c'était un projet de qualité. Le décret définissait les affections immeuble par immeuble et il interdisait l'usage de toute sorte d'installations sonores… mais avant tout… il a fait en sorte que nous puissions le dire… la piétonnisation n'a pas seulement mis en valeur les façades des bâtiments, elle a surtout recomposé le quartier en lui donnant un certain caractère… le décret permettait les traversées des voitures en introduisant le concept de la circulation douce… car c'était la circulation de transit qui menaçait la vie du quartier et la sécurité des voies locales ; donc, ces premières voies piétonnes représentaient un vrai changement de l'image de la ville dans son ensemble […] ainsi, la rue piétonne est devenue quelque chose à nous, nous en prenions soin, nous avions même planté des arbres dans la rue Kekropos… c'est vrai ! Nous avions fait appel aux équipes de la ville pour casser les dalles et nous avions planté des arbres… que nous arrosions, nous… les voisins… il y avait une participation des habitants en ce qui concerne la propreté et l'entretien de la voie… bien sûr cet intérêt de notre part était nourri par l'intérêt exprimé par l'État.* [*Giorgos Parasleyopoulos_APr*]

Les piétonnisations à Plaka déclenchent une multitude d'autres petits projets d'aménagement des espaces publics. La création de voies piétonnes d'une telle envergure n'aurait pas été possible sans la transformation des usages dans le quartier. L'éloignement des commerces de masse fut une condition *sine qua non* pour la *survie* des voies piétonnes. Ces dernières ont créé les conditions nécessaires pour le développement des activités touristiques douces et le retour des habitants aisés. La promotion d'une image *originelle* historique et paisible du quartier fut un des objectifs principaux de sa métamorphose en une *destination touristique de qualité*[2076] :

> *Rien ne se faisait au hasard pendant les travaux… nous avons procédé à un classement détaillé des réseaux. Toutes les voies ont été creusées et nous avons établi des réseaux neufs en prévoyant des tuyaux accessibles facilement par les services d'entretien… imaginez que c'était la seule zone à Athènes qui avait un*

[2075] SOTIRIADOU, V., Conservation du centre historique-réhabilitation urbaine. Le cas du centre historique d'Athènes-Plaka, thèse de doctorat, Université de Lille, 1985
[2076] D'après l'entretien avec Stefanos Manos

câble central de télévision… le travail fut courageux et gigantesque, il fallait éloigner des enseignes et prendre soin de chaque mètre carré de la chaussée… certes, certains commerçants craignaient que la montée des prix les oblige à quitter le quartier… mais bon, personnellement je trouve que c'était inévitable et finalement positif car la zone a acquis une valeur esthétique, et là où les habitants quittaient le quartier, nous avons noté un retour des propriétaires chez eux… et il faut reconnaître ici l'importance du décret qui déterminait les usages du sol à Plaka… Antonis Tritsis a signé finalement ce décret et le contrôle des usages a pu être réalisé… une autre chose dont je me souviens… nous avons même émis de belles cartes de stationnement pour les habitants, le gouvernement a agi en tenant compte du moindre détail, de sorte que le projet a eu une réussite mythique… c'était le seul quartier de la ville où le piéton pouvait marcher si longtemps sans croiser des voitures stationnées. [*Stefanos Manos_APu*]

Les décrets présidentiels publiés à cette époque (déterminant l'utilisation permise des espaces publics) ont consolidé le bon fonctionnement du projet pendant les années qui ont suivi[2077]. Cette réussite donnera une grande impulsion aux services publics pour continuer les piétonnisations dans d'autres parties du centre-ville. Parallèlement aux travaux à Plaka, le Service Spécial des travaux publics (*Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων Έργων*) lança un programme global sous le titre *Programme de réhabilitation du centre historique* (*Μελέτες Προγράμματος Ανάπλασης του Ιστορικού Κέντρου*) qui n'a réellement débuté qu'en 1978.

Image 59 : Les piétonnisations à Plaka furent les pionniers dans la manière d'approcher le paysage public (ZIVAS, D., « The saving of Plaka. Part I », *Monumentum*, vol. 26, no.1, 1983, pp. 3-21)

Plaka fut le précurseur des piétonnisations des quartiers de *Metaxourgeio* et de *Psiri*. Cependant, le projet de Plaka n'a jamais été intégré dans un plan global de déplacements. Par conséquent, les quartiers voisins ont dû faire face aux fortes pressions des flux de véhicules car la difficile desserte de Plaka par les transports publics a conduit à la congestion des rues limitrophes. De plus, la multiplication des commerces touristiques n'a pas pu être contrôlée non plus, et l'augmentation des flux piétonniers bouleverse aujourd'hui la quotidienneté des habitants.

En 1995, un comité d'habitants [*Epitropi Katoikon*] (*Επιτροπή Κατοίκων*) est créé à Plaka et porte plainte contre la violation systématique – couverte par l'État – du décret de 1993 déterminant analytiquement les activités permises dans le quartier[2078]. La transformation de Plaka en un *quartier-piéton* a eu finalement des effets né-

[2077] La loi la plus importante désignant le statut des piétonnisations à Plaka est publiée dans le ΦΕΚ 467Δ/7-9-1979. D'autres lois viennent de completer le texte législatif initial : Φ.Ε.Κ 561/Δ /23-11-1982, Φ.Ε.Κ 875/Δ/ 25-9-1986, Φ.Ε.Κ 1329/Δ /7-10-1993
[2078] ΦΛΕΣΣΑ, Β., « Πρωτοβουλία για σωτηρία της Πλάκας », *Καθημερινή*, 19 Νοεμβρίου 1995

fastes[2079], son caractère authentique du quartier a été bouleversé par l'arrivée de couches sociales particulièrement homogènes[2080] et la popularité de la zone a entraîné une invasion des rues piétonnes par les touristes, sans toutefois faciliter la marche quotidienne des résidents. Le résultat initial, positif, des piétonnisations à Plaka risque d'être contourné. Le relâchement du pouvoir central, surtout après les années 90, a permis aux intérêts privés de spéculer de nouveau sur le quartier.[2081] Les voies piétonnes sont envahies par des terrasses de cafés, des étalages de cartes postales et des cloisonnements illégaux des restaurants. L'ambiance festive qui caractérise les rues *Kidathinaion* et *Adrianou* commence à s'étendre à toutes les rues :

> *Comment pouvions-nous conserver ce que nous avions acquis ? L'inspection des infractions est devenue de la compétence de la Municipalité, et il était clair que la Ville imposerait, pour des raisons de revenus, des amendes pour des usages non autorisés… mais les amendes n'ont eu aucun effet sur l'image des rues, car les entrepreneurs payaient des sommes énormes sans être vraiment obligés de retirer les chaises et les tables de la chaussée… et finalement, comme vous le savez bien, chaque amende pèse sur le consommateur et le cercle vicieux recommence.* [*Eleni Methenitou_APu*]

Plaka est devenue une destination fameuse du week-end pour la promenade, la consommation et le loisir. Vu de l'intérieur, ses habitants soulignent que l'image du quartier et son caractère ont changé brutalement au cours des dernières années. Ils ne profitent pas vraiment des voies piétonnisées et de toute façon la marche ne fait pas partie de leurs inquiétudes principales. L'intensité des activités commerciales et l'exploitation de chaque espace de la chaussée à des fins touristiques détériore le paysage de l'habitat et, selon le président de l'association, ont un grand impact sur le paysage perceptif du piéton qui habite à Plaka.

7.2.3 La rue *Voukourestiou* : la piétonnisation au bénéfice du commerce

Si le projet de *Plaka* a connu une certaine reconnaissance au sein des milieux scientifiques à l'étranger[2082], cela n'a pas été le cas d'autres piétonnisations qui ont démarré à la même époque. De plus, même si ce projet fut le premier exemple d'un réseau étendu de voies piétonnes, il ne se répétera pas. En revanche, la piétonnisation d'une seule rue ou d'un groupement de deux rues s'étend entre 1978 et la fin des années 80. Pourtant, l'objectif principal des aménageurs reste le même : l'amélioration de l'environnement quotidien des habitants et la stimulation du commerce local. Les démarches isolées et *timides* de la fin des années 70, ont cédé petit à petit la place à des interventions plus élaborées qui couvrent aujourd'hui une grande partie du centre historique.

La solution d'interdire l'accès des voitures à une rue existe bien avant l'aménagement de la première voie piétonne à Athènes. Nombreux sont les villages sur des îles grecques où les voies destinées uniquement aux passants répondent aux besoins quotidiens des habitants et s'adaptent à la particularité du paysage[2083]. À Athènes, la rue *Fokionos Negri*[2084]*,* dans le quartier de *Kipseli,* ou la rue *Davaki,* dans le quartier de *Kallithea*, sont les premiers exemples – datant des années 60 – de régulation temporaire du trafic afin de favoriser l'accès aux piétons. Dans tout le pays, pendant les périodes estivales ou les jours de fête plusieurs rues autour des places ou à côté du

[2079] ΜΠΕΤΟΥΡΑ, Δ., ΛΟΥΚΙΣΣΑΣ,Φ., ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Δ., « Επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση της Πλάκας », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 17, τεύχ.1-2 , 1997, pp. 33-49

[2080] Il est caractéristique qu'en 2006 les prix des appartements ou des maisons à Plaka explosent. En même temps, il est rare de trouver des petites surfaces dans le quartier. Pour une maison individuelle de 195 m^2 le prix du marché s'élève jusqu'à 849 000 euros. Cf. ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Στης Πλάκας τις ανηφοριές*, Αθήνα : Φιλιππότης, 2007 et notamment p. 142

[2081] ΚΑΡΑΒΙΑ, Μ., « Η Πλάκα στα στενά », *Καθημερινή*, 26 Νοεμβρίου 1995

[2082] DIMAKOPOULOS, J., « The saving of Plaka. Part II », *op.cit.*

[2083] ΓΙΑΚΟΥΜΑΚΑΤΟΣ, Α., *Ιστορία της Ελληνικής αρχιτεκτονικής*, Αθήνα : Νεφέλη, 2009

[2084] La rue connaît un véritable essor pendant les années 50 suite à sa transformation en zone célèbre de vie nocturne

littoral sont interdites aux voitures et se transforment en lieux de promenade pendant les *panigiria* (des foires)[2085] . Dans les grandes villes certaines rues deviennent *piétonnières* pendant la procession de *l'Epitafios* du Vendredi saint. Plusieurs coutumes religieuses grecques sont ainsi liées à l'usage intensif des espaces publics[2086] mais, dans la plupart des cas, le contrôle de la circulation s'effectue avec une certaine improvisation. Deux barils ou quelques pots de fleurs suffisent à délimiter l'entrée de la voie piétonne, où un *neos* (un garçon jeune) informe sur place les conducteurs du détournement de la circulation. Ce n'est que récemment que les municipalités ont commencé à poser des panneaux mobiles d'information.

Le premier exemple d'aménagement d'une rue en voie piétonne apparaît au début des années 70 à *Thessaloniki,* la deuxième plus grande ville de Grèce. La municipalité soumet une proposition au gouvernement en demandant la transformation de la rue *Gounari* –construite sur des fouilles archéologiques – en voie réservée exclusivement aux piétons[2087]. À l'époque, les services techniques des communes ne disposaient pas d'un personnel particulièrement compétent pour mener des études de ce type, il y avait ainsi un manque de savoir-faire pour imaginer la fonction et surtout pour dessiner la surface de la nouvelle voie. Toutefois, *les dés sont jetés*, et au sein des écoles d'architecture apparaissent les premiers mémoires et projets de fin d'études examinant *le piéton dans la ville*[2088] et la Presse commence à publier des articles caustiques sur la condition des trottoirs[2089].

Image 60 : La rue Voukourestiou en 1978 et sa piétonnisation, et en 1979 après l'achèvement des travaux (Source : image tirée de l'article ΓΑΙΤΑΝΑΚΗΣ, Ι., « Πεζόδρομοι στις παρυφές του Αθηναϊκού », *Τεχνικά Χρονικά*, ιούλιος-αύγουστος 1977, pp. 25-31)

[2085] Les *panigiria* sont des festivals organisés pour la célébration d'un saint. Ce sont une ancienne tradition insulaire. Ils attirent une foule d'habitants enthousiastes qui chantent et prient, mais aussi cuisinent, mangent, boivent et font la fête toute la nuit dans la cour des églises ou des placettes des villages avec des pavés en cailloux blanchis à la chaux
[2086] ΦΙΛΙΠΠΙΔΗΣ, Δ., Για την ελληνική πόλη. Μεταπολεμική πορεία και μελλοντικές προοπτικές, *op.cit.*, et notamment p. 215
[2087] La proposition a été approuvée par les décisions du Conseil municipal de la Ville d'Athènes 39181/31-8-1976 et 3023/10-8-1970
[2088] ΑΙΕΥΣ, Α., ΒΑΪΟΥ, Κ., ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ, Σ., et al., *Απόδοση του κέντρου της πόλης στον πεζό*, *op.cit.*
[2089] D'après l'entretien avec Apostolis Geronikos

En 1976, parallèlement aux études menées à *Plaka*, le ministère de l'Habitat (*Υπουργείο Οικισμού*) lance un programme ambitieux de piétonnisations de l'ensemble du centre-ville. L'objectif est de créer un réseau de voies piétonnes qui reliera les principaux espaces verts au pôle archéologique de l'Acropole et au quartier de Plaka. Stefanos Manos, économiste et ancien PDG de la société ALLATINI S.A, sera alors vice-ministre des Travaux publics et responsable de toutes les questions liées à l'habitat et notamment aux espaces publics. Manos, qui n'a aucune expérience dans le secteur public, forme une équipe spéciale afin de mettre en œuvre le programme exigeant des piétonnisations. Son objectif est de créer un *team*[2090] flexible qui travaillera selon les principes du secteur privé (flexibilité par rapport à la prise de décision, initiative, innovation). Manos a créé plusieurs *équipes spéciales* au sein de chaque Direction du ministère, responsables du suivi des projets jugés comme *prioritaires*. Ces équipes sont composées d'ingénieurs faisant partie du personnel du ministère ainsi que d'experts scientifiques externes :

> *Nous travaillions comme un cabinet privé en informant constamment le ministre qui passait chaque jour par notre bureau pour discuter avec nous de l'avancement des projets… c'était une ambiance plutôt étrange pour une structure publique.* [*Natasa Remoundou-Triantafylli_APu*]

Manos ne prend pas de décisions à l'arraché. Il passe plusieurs mois à faire une recherche théorique afin de pouvoir, comme il le confie, concevoir un plan stratégique[2091] pour l'image d'ensemble du centre-ville :

> *C'était en novembre 1977, lorsque le Premier ministre, Konstantinos Karamanlis, m'a demandé d'occuper le poste de vice-ministre des Travaux publics… mes responsabilités portaient sur toutes les questions de l'habitat qui étaient gérées à l'époque par la Direction de l'habitat au sein du ministère… nous étions responsables d'élaborer de nouveaux plans des villes, de mener des études urbaines, d'assurer le côté opérationnel des projets… les espaces publics ont été considérés comme faisant partie des enjeux de l'habitat… j'ai essayé de connaître ce nouveau domaine… l'urbanisme, c'était quelque chose qui échappait à mes compétences initiales… et donc je passais six mois sans rien faire. Je lisais des ouvrages théoriques et je consultais des démarches faites dans d'autres pays… plusieurs ont cru que je ne faisais rien parce que je n'ai pas annoncé tout de suite de grands travaux…* [*Stefanos Manos_APu*]

Manos essaye de répondre aux origines du problème de la dégradation de l'image des espaces publics. Il annonce à ses supérieurs qu'aucune vraie amélioration ne peut être faite sans régler auparavant les questions de la forme et de la densité du bâti dans le centre, mais aussi sans penser globalement à la question des transports dans son ensemble :

> *Alors, la première chose que j'ai faite fut d'annoncer que nous devions contrôler la densité excessive de la ville par rapport aux infrastructures existantes… et à la surface des espaces publics… ainsi j'ai proposé ce qui aujourd'hui est considéré comme une banalité : le C.O.S, sauf que le coefficient que j'ai proposé obligeait les promoteurs à construire beaucoup moins au niveau du volume sur chaque îlot et, comme vous pouvez l'imaginer, les réactions étaient directes et presque violentes… je recevais même des appels menaçants… les constructeurs ont compris – et ils avaient bien raison – qu'ils perdraient deux ou trois étages dans leurs constructions et donc une marge énorme de profit… la question a provoqué un tollé dans tout le pays… à l'époque, de nombreux coefficients s'élevaient jusqu'à 12… les gens ont pensé qu'ils allaient perdre toute leur fortune… ils ne m'ont jamais pardonné pour cela…* [*Stefanos Manos_APu*]

Le premier projet que *le service spécial* réalise est la piétonnisation de la rue *Voukourestiou* (Image 60), située à quelques pas de la place *Syntagma,* où abondent les commerces de luxe. L'étude prévoit son intégration dans un réseau futur de voies piétonnes *délimité par les rues Panepistimiou, Pireos et Dionisiou Areopagitou*[2092]. Neuf

[2090] Le terme *team* a été utilisé par Stefanos Manos au cours de l'entretien que nous avons eu avec lui
[2091] ΚΑΛΟΓΕΡΑΣ, Ν., Πρόταση πολεοδομικής ρυθμίσεως ευρύτερας περιοχής Αθηνών, Αθηνα : Υ.Δ.Ε., 1978
[2092] Υ.Δ.Ε., Ε.Υ.Δ.Ε.-Α.Ε.Κ.Χ.Α.Π., Αρχιτεκτονική μελέτη πεζοδρομήσεως οδών Βουκουρεστίου και Βαλαωρίτου, Αθήνα : Υ.Δ.Ε., 1978

cents véhicules par heure traversent tous les jours la rue *Voukourestiou*[2093] qui relie la place *Syntagma* au quartier d'habitat bourgeois, *Kolonaki*. L'équipe (E.Y.Δ.E), ayant déjà essayé d'interdire temporairement la circulation des voitures[2094], commence finalement les travaux pour l'aménagement définitif de la voie en 1978. Dès le départ, les problèmes à surmonter sont nombreux : la largeur de la rue ne permettait pas un éclairage naturel satisfaisant et la congestion chronique avait dégradé les façades des immeubles.

Le service spécial au sein du ministère rédige en 1978 *une étude architecturale de piétonnisation des rues Voukourestiou et Valaoritou*[2095] dont l'objectif principal est d'assurer *le passage ininterrompu des piétons et un environnement offrant un échange, un séjour et un côtoiement agréables.* Les aménageurs sont ainsi appelés à présenter une gamme de matériaux pour l'aménagement des espaces publics, *différents de ceux que les gens sont habitués à voir sur les trottoirs*. Au cours des premiers essais, le revêtement s'effectue en utilisant une combinaison de matériaux coulés à froid et des dalles[2096]. La délimitation d'une zone de passage pour les voitures a été imposée lors de la procédure de conception. Diverses solutions sont sollicitées afin de décourager l'accès des voitures, comme la mise en place de petits pots de fleurs aux deux entrées de la voie piétonne, qui, malgré son aspect improvisé, est cependant retenue[2097].

En 1978, les premiers travaux provoquent de vives réactions. Les commerçants lient la viabilité de leurs commerces à l'accès des véhicules particuliers jusque devant l'entrée de leurs magasins. La Presse se montrera aussi particulièrement acerbe face aux changements. Les piétonnisations sont perçues comme des *menaces* pour les chiffres d'affaires mais aussi comme des actions *à côté de la plaque* à un moment où des problèmes sérieux frappent la ville. Entre 1977 et 1978, de fortes pluies inondent de nombreuses voies dans la ville. Dépenser de l'argent et du temps pour créer des voies piétonnes est jugé par la Presse comme un *luxe romantique* qui ne résout pas les problèmes réels des voies[2098] (Image 61).

[2093] ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ, Γ.Α., « Κυκλοφοριακή θεώρηση της δημιουργίας πεζόδρομων και αξιολόγηση της ελληνικής εμπειρίας », *Τεχνικά Χρονικά*, Ιανουάριος-Φεβρουάριος-Μάρτιος 1980, pp. 5-24
[2094] ΜΠΙΤΣΑΝΗ, Α., ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΗΣ, Α., Βουκουρεστίου, ο πρώτος εμπορικός πεζόδρομος. Οι πρώτες επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, φοιτητική εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 1990
[2095] Υ.Δ.Ε., Ε.Υ.Δ.Ε.-Α.Ε.Κ.Χ.Α.Π., Αρχιτεκτονική μελέτη πεζοδρομήσεως οδών Βουκουρεστίου και Βαλαωρίτου, *op.cit.*
[2096] *Ibid.*
[2097] ΡΕΜΟΥΝΔΟΥ, Ν., ΠΑΝΕΤΣΟΣ, Γ., « Αναβάθμιση εμπορικού τριγώνου στο κέντρο της Αθήνας. Δεδομένα, αρχές σχεδιασμού, πρόγραμμα, μεθοδολογία », In *Ο δημόσιος χώρος της πόλης*, Θεσσαλονίκη, 23-30 Μαΐου 1994
[2098] Les journaux entre les 7 et 16 septembre 1978 se référaient largement à ce sujet. Cf. à titre indicatif *Το Βήμα* 12 Σεπτεμβρίου 1978 et 13 Σεπτεμβρίου 1978, *Τα Νέα* 13 Σεπτεμβρίου 1978 et Ακρόπολις 14 Σεπτεμβρίου 1978 et 15 Σεπτεμβρίου 1978

Image 61 : Le front de page de la revue de l'Association des architectes (Σύλλογος Αρχιτεκτόνων) critiquant les piétonnisations comme étant un luxe à une époque où des problèmes, graves comme des inondations, menacent les voies athéniennes (Source : image retirée à l'archive personnelle d'Apostolis Geronikos pendant l'entretien que nous avons eu avec lui)

> *La pression exercée par la Presse fut énorme… le journal Kathimerini a publié de nombreux articles contre moi, comme quoi je représentais une menace pour la ville et que je pouvais la détruire avec cette idée folle de créer partout des voies piétonnes… mais j'ai insisté, et le projet de Voukourestiou est arrivé à son terme. J'ai incité les commerçants à s'organiser en formant une association… et c'est vrai que finalement, même individuellement, les commerçants étaient positifs à l'égard du projet.* [*Stefanos Manos_APu*]

Le problème principal de Voukourestiou était d'ordre technique. En effet, avant même de passer au revêtement, les chantiers devaient effectuer des travaux importants sur les couches intérieures du sol de la voie piétonne ; or, aucune équipe ne semblait avoir les compétences et les outils nécessaires :

> *Suite au démarrage des travaux, quand nous avons fait les premiers creusements vous n'imaginez pas ce que nous avons découvert ; à l'époque il n'y avait pas d'éviers… que des égouts. Nous avons découvert d'anciennes lignes du tram à seulement soixante centimètres sous l'asphalte. Personne ne savait qu'un tram passait par là… et puis, il n'y avait pas de plans corrects… comment savoir ce qu'il en était des canalisations… c'était impossible… je me souviens, nous avons appelé un gentil monsieur retraité de la Compagnie des eaux, une figure presque mythique qui connaissait tous les égouts d'Athènes par cœur, et c'est sur place avec son aide que nous avons pu éclaircir les choses… mais c'était une situation chaotique, un labyrinthe de tuyaux… notre travail dans la couche d'assise et dans le sous-sol était colossal… et le temps pressait. Je me rendais moi-même sur le chantier tous les soirs pour être sûr que les travaux avançaient et pour presser aussi les contremaîtres.* [*Stefanos Manos_APu*]

Ces difficultés ont rendu le travail des architectes assez contraignant sans leur permettre de s'en tenir au calendrier initial. De plus, le manque de fonds de cartes a obligé l'équipe à effectuer un *suivi détaillé* des travaux qui a conduit à un résultat final de qualité et au recours à des méthodes originales :

> *Nous creusions presque à la main dans certaines zones de la voie, comme les archéologues, nous étions stupéfiés… des kilomètres de câbles et de tuyaux. Un chaos… comment laisser les ouvriers seuls sur le chantier, personne ne savait si les câbles que nous découvrions étaient des câbles d'électricité ou de télé-*

phone… vous voyez maintenant une belle voie pour piétons, mais en réalité cela a pris énormément de temps… les architectes, nous insistions sur la qualité et le détail… nous travaillions guidés par la passion… mais d'un autre côté, le ministre et le responsable du projet nous pressaient pour nous en tenir à un calendrier de plus en plus serré. [*Stratis Koulis_APu*]

L'étude de *Voukourestiou* n'a pas pu être réalisée complètement. L'interdiction de l'accès des véhicules a eu un impact important, mais, au-delà de cette réussite, le mobilier installé dans la rue fut beaucoup moins ambitieux que celui initialement prévu par l'étude des aménageurs. Ces derniers ont été obligés d'installer des réseaux à une petite profondeur du pavé, ce qui ne permettait pas de planter des arbres. De plus, le service spécial hésitait à investir trop d'argent dans le mobilier urbain par crainte du vandalisme. Toutefois, un paysage tout neuf avec des dalles inspirées des sentiers des villages montagneux grecs, des banquettes, des bacs de poubelles et des lampadaires voient le jour et représentent *un premier essai pour imaginer à quoi pourrait ressembler une voie piétonne*[2099]. En dépit des hésitations initiales, la fréquentation piétonnière connaît une hausse de 30 à 40 %, un pourcentage qui couronne la réussite de l'essai et convainc le ministère d'entreprendre d'autres projets. Les années qui suivent, le service spécial du ministère commence à publier des manuels techniques sur la conception et la réalisation des piétonnisations. En 1978, une étude ayant pour titre, *Voies piétonnes dans les villes*, valide officiellement l'émergence du piéton en tant que priorité au sein des politiques tracées par le pouvoir central : *Le piéton cessera d'être un passant dépourvu de volonté et il participera activement à la création du sens de la rue*[2100].

À la fin des années 80, le débat autour des voies piétonnes fleurit dans les journaux scientifiques[2101], créant ainsi un contexte favorable pour que la question des besoins des piétons soit intégrée dans les projets de la Ville. Des discussions organisées au sein du congrès exaltent, à l'époque, l'importance des espaces publics dans la physionomie de la ville[2102]. En 1988, sous le mandat du maire, Miltiadis Evert, la Ville d'Athènes publie un rapport indiquant ses intentions de lier les projets de piétonnisations à la mise en valeur des monuments dans le centre historique. Le rapport présente les idées déjà évoquées dans le passé, comme celle de la création d'une voie piétonne périphérique de l'Acropole qui accueillera *des théâtres, des musées, des instituts académiques, des fondations culturelles et des lieux de science*[2103]. Les termes *mouvement piétonnier*, *liaison des espaces d'intérêt*, *poids historique*, *repères et image de la ville* deviendront des notions clés au cours des débats.

Le projet de piétonnisation de *Voukourestiou* a une importance majeure surtout au niveau symbolique. C'est une opinion partagée parmi les acteurs de l'époque, que *Voukourestiou* fut la mèche qui a déclenché les projets qui ont suivi. Il s'agissait d'un *geste clair* révélant la décision du pouvoir public de s'occuper du sujet *délicat* des espaces publics. Le projet de *Voukourestiou* fut le résultat d'une étude approfondie au sein du service spécial même si l'intervention n'a pas pu être intégrée dans un réseau global de voies piétonnes[2104]. Le service a toutefois repéré des rues susceptibles d'être aménagées en voies piétonnes et le modèle de *Voukourestiou* a été rapidement reproduit ailleurs dans la ville :

[2099] D'après l'entretien avec Fenia Karasavvidou
[2100] ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Λ., ΚΡΗΤΙΚΟΣ, Α., ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ, Σ., *Πεζόδρομοι στις πόλεις*, Αθήνα : Τ.Ε.Ε., 1978
[2101] ΚΟΝΤΑΡΑΤΟΣ, Σ., « Διαμόρφωση κοινοχρήστων χώρων για τους πεζούς », *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τευχ. 12, 1978, pp. 15-16
[2102] ΤΡΙΠΟΔΑΚΗΣ, Α., « Προς την πόλη των πολιτών. Ανάκτηση του δημόσιου χώρου και ανακυττάρωση της αστικής δομής », In *Προς τη νέα Χάρτα της Αθήνας από την οργανική πόλη στην πόλη των πολιτών*, 16-17 Ιουνίου 1994, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1994. Cf. aussi ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ, Θ., « Αειφορία και διαχείριση του αστικού χώρου », In *Προς τη νέα Χάρτα της Αθήνας από την οργανική πόλη στην πόλη των πολιτών*, 16-17 Ιουνίου 1994, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1994
[2103] ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, *Πρόταση για αναβάθμιση του κέντρου. Στρατηγικές παρεμβάσεις*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1988
[2104] Il s'agit des architectes Eleni Iliopoulou, Stratis Koulis, Manolis Pyrgiotis, Natasa Remoundou-Triantafylli, Alexis Syriopoulos. D'après entretien avec Eleni Iliopoulou

Nous avons insisté sur une analyse exhaustive du tissu urbain et de son évolution historique. Cela nous a conduits à la conclusion que 70 %, voire 80 %, des rues du centre constituent des voies anciennes… et nous avons aussi enregistré l'évolution historique d'un très grand nombre de bâtiments. Je vous dis tout ça seulement pour insister sur le fait que le ministère avait la volonté de s'engager dans une opération très contraignante et que nous avions tous envisagé ça très sérieusement… avec la diligence nécessaire [*Stratis Koulis_APu*]

Le groupe d'architectes au sein du *service spécial* travaille indépendamment des employés permanents du ministère. Afin d'assurer la meilleure gestion des travaux, Stefanos Manos embauche en tant que *surveillants* des projets certains consultants externes à travers des contrats à durée déterminée.

Cette manière particulière de travailler s'était avérée très efficace. C'était une décision très perspicace de la part de Manos, car nous travaillions tous avec beaucoup d'engagement personnel, nous étions jeunes, nous pensions que nous allions changer le monde, c'était l'époque, elle permettait de rêver, d'avoir des visions. Nous étions tous là par choix, le salaire était plus petit que celui qu'on recevait dans le privé, mais d'un autre côté nous ne faisions pas partie de la hiérarchie traditionnelle du ministère, nous pouvions collaborer avec les employés mais, finalement, il ne fallait rendre compte qu'au ministre ou à nos surveillants. Les conflits et la concurrence n'existaient pas. Personne n'avait des agendas cachés. [*Stratis Koulis_APu*]

Les architectes emprunteront de nouvelles méthodes de travail. La phase de l'étude préalable *sort du bureau* et se fait sur le terrain. Le *team* se base sur deux stratégies d'approche : d'une part, il s'appuie sur des principes théoriques acquis au cours des projets réalisés à l'étranger, et d'autre part, il cherche à enrichir ces principes à travers une analyse minutieuse du terrain athénien :

Nous connaissions par cœur chaque petit coin de la rue, nous buvions du café avec les riverains… nous n'avions pas de préjugés… on sort dans la rue, on regarde comment elle fonctionne, on respire, on voit les lumières, les odeurs… nous, en Grèce, nous ne pouvons pas aménager le paysage, le paysage n'est pas un mot qui existe dans notre culture… en revanche, nous sommes très familiarisés avec le mot « topos », car quand on dit « paysage » on pense directement aux collines anglaises, mais quand on dit « topos » on pense directement aux gens de ce « topos ». [*Stratis Koulis_APu*]

Suite à l'achèvement des travaux à *Voukouretsiou*, le programme du ministère pour la réhabilitation du centre se paralyse. Stefanos Manos n'arrive pas à obtenir le consensus qu'il souhaitait des autres acteurs de la ville et surtout des services techniques de la municipalité. Un grand nombre d'études et de plans reste *inexploité* jusque dans les années 90, quand une partie du réseau des voies piétonnes – initialement annoncé – sera enfin réalisé :

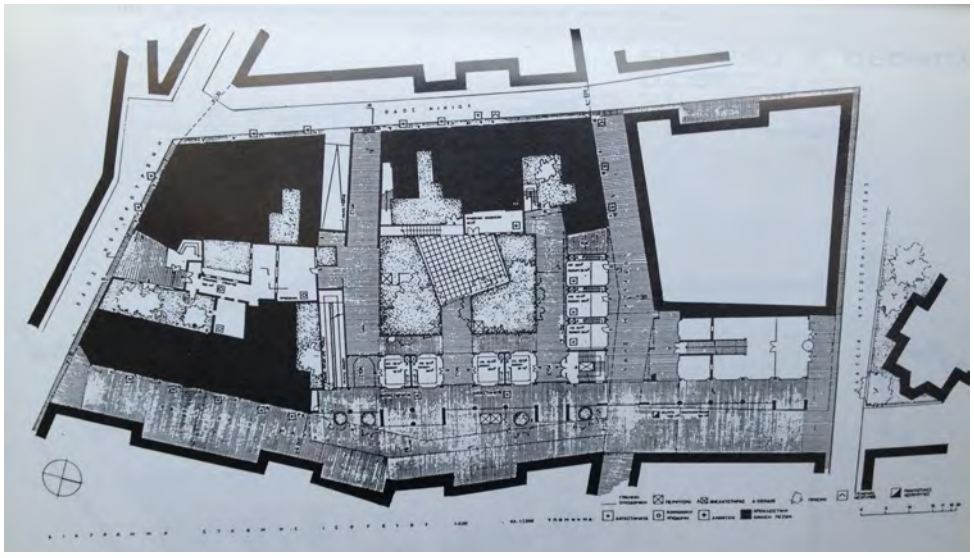
Tous les projets annoncés ont pris un retard de quinze ans. Ils sont complétés vers 1996 je pense, et pendant les nouveaux travaux, les aménageurs, comme c'était évident, ont proposé de nouveaux matériaux pour les revêtements… seulement quelques principes ont été conservés de nos études initiales… et en plus, Manos s'était éloigné du ministère car il était en conflit avec certains lobbies d'intérêts… le prix politique à payer a été énorme… l'État ne pouvait pas le risquer et remplace Manos par Georgios Plytas… le gouvernement n'avait aucune intention de provoquer une baisse électorale… mais Plytas a voulu apporter des solutions temporaires en suivant une logique grossière ; il utilisait des parpaings pour faire des jardinières. Il cherchait les solutions les moins chères… [*Dimitris Diamantopoulos_APu*]

Malgré la pléthore d'études rédigées à cette époque, les seuls projets qui ont été finalement achevés furent les piétonnisations autour de certaines églises byzantines au sein de la zone du triangle commercial. Quatre parvis ont été aménagés autour des places *Agia Eirinis*, *Kapnikareas*, *Chryssospiliotissas*, *Karytsi* et *Agion Theodoron* (Image 62, Carte 32). Toutefois, les architectes rencontrent des difficultés par rapport au choix des matériaux et à la définition d'une esthétique commune :

À l'époque, nous n'avions pas de bases théoriques qui pouvaient nous guider pendant la procédure de la conception. C'était un travail sur « tabula rasa », nos expériences des autres pays étaient restreintes et vous voyez que ce manque de cadre référentiel est très visible dans les réalisations de cette période… entre 1977 et 1996, lorsque la Société pour l'Unification des Sites archéologiques est créée, un patchwork de styles de voies piétonnes apparaît partout dans la ville. À Voukourestiou nous avons mis des ardoises du Pélion, et puis ailleurs nous avons utilisé des briques en terre cuite, des dalles calcaires, etc.… chaque architecte laissait sa signature sur la voie piétonne qu'il dessinait… seulement Plaka présentait une cohérence en tant que projet. [*Dimitris Diamantopoulos_APu*]

Cette première génération de voies piétonnes peut ainsi être comparée à l'œuvre des apprentis sorciers. Les projets qui ont été réalisés présentent aujourd'hui plusieurs défaillances surtout au niveau technique. La quantité de matériaux et de *styles* introduits n'a pas permis de créer un vocabulaire commun en ce qui concerne les techniques et le mobilier urbain. Cela a rendu au fil des années l'entretien des piétonnisations difficile, et a empêché les habitants de les percevoir comme un projet global. Toutefois, les projets de *Voukourestiou* et des placettes autour des églises ont réussi à changer l'équilibre entre l'espace consacré à la voiture et celui réservé au piéton au sein du triangle commercial :

Il y avait un afflux de financements de l'Union européenne, adressés aux aménagements des espaces publics… peut-être que nous avons fait certaines choses à l'arraché, nous avons eu des échecs aussi, mais finalement ces surfaces rendues aux piétons ont réussi à changer l'esthétique prépondérante de la ville… les revêtements n'étaient pas des plus réussis, l'esthétique des projets peut être critiquée aujourd'hui mais personne ne peut contester le fait que ces espaces ont enfin fonctionné comme de nouveaux espaces publics… des espaces qui ont donné un lieu et du temps à la vie commune de la ville, ils ont été, enfin, de nouveau une occasion pour les rencontres. Ils ont rappelé aux Athéniens des habitudes oubliées depuis longtemps. [*Dimitris Diamantopoulos_APu*]



Carte 32 : Exemple d'aménagement des places autour des églises byzantines au sein de la zone du triangle commercial

Image 62 : Dessin de Stratis Koulis proposant l'aménagement de la place autour de l'église d'Agioi Theodoroi. Ce type d'images est très courant pendant la période entre 1975 et 1985 et montre l'intention des architectes travaillant pour le secteur public d'approcher des sites empreints d'histoire avec une grande sensibilité afin de contrebalancer le paysage détérioré de la ville à cause de la reconstruction intensive (Source : image retirée à l'archive personnelle de Stratis Koulis pendant l'entretien que nous avons eu avec lui)

Au début des années 80, le changement d'esprit au sein des milieux scientifiques est déjà clair. Les architectes occupent des postes du ministère et participent en même temps aux conférences en soulignant que le changement des voies ne doit pas être envisagé comme une décoration. Le plus grand changement de l'époque réside dans le fait que les employés du secteur public proclament avec enthousiasme que *l'espace public est une affaire sociale très importante […] l'espace public est l'espace exemplaire social de la ville, l'espace de la quotidienneté collective et l'espace des événements historiques*[2105]. Les aménageurs du ministère promeuvent l'idée de créer un réseau de voies publiques permettant différentes vitesses aux voitures et offrant différents cadres paysagers aux piétons. Malgré la bonne volonté du ministère, les équipes ne parviennent pas à coordonner leurs activités de manière efficace avec les services de la municipalité. Ces derniers, procèdent, à partir des années 80, à de nombreuses piétonnisations qui transforment considérablement le paysage des rues. La ville, dont le rôle était jusqu'alors négligé, émerge en tant qu'acteur important dans la définition du paysage des espaces publics en dehors des limites strictes du plan Kleanthis-Schaubert.

7.2.4 La marche prosaïque : la piétonnisation comme souffle de vie aux quartiers d'habitation

Lors de la prise du pouvoir par le parti socialiste en 1981, l'on assiste à un changement d'une partie du personnel au sein de plusieurs postes de la municipalité. L'ambition d'effectuer des changements visibles dans la ville est forte. Toute la période entre 1979 et 1986 sera ainsi un contexte favorable à la propagation des piétonnisations. L'architecte et homme politique, Antonis Tristsis, occupe le poste de Stefanos Manos, à la tête du ministère de la Planification de l'habitat et de l'Environnement (Υ.Χ.Ο.Π) de 1981 à 1984. Entre 1987 et 1990, la Municipalité signe un emprunt de 65 000 000 dollars avec la Banque nationale grecque pour le financement des travaux publics dont une partie sera consacrée à l'aménagement des espaces publics[2106]. Entre 1989 et 1990, la création de voies piétonnes augmente de façon spectaculaire, et, à la même époque, des projets d'aménagement des places

[2105] ΚΟΥΛΗΣ, Σ., « Διαμόρφωση ελεύθερων κοινοχρήστων χώρων», In *Αισθητική των πόλεων και πολιτική των παρεμβάσεων*, Δελφοί, 4-6 Μαρτίου 1988, Αθήνα : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1988
[2106] ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, *Αθήνα 1987-1990. Μια τετραετία στο Δήμο Αθηναίων*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1990

Syntagma et *Omonoia* sont réalisés[2107]. Suite aux exemples réussis de *Voukourestiou* et de *Plaka* – menés par le ministère – la Ville d'Athènes prend le relais et lance une série de piétonnisations locales dans tous les quartiers de la municipalité. Il s'agit d'un programme parallèle mais pas forcément coordonné avec les travaux du ministère dont les démarches visent des zones d'intérêt métropolitain. L'organisation interne des services techniques de la Ville changera aussi. Déjà en 1980, lorsque *Dimitris Mpeis* est élu maire d'Athènes, il annonce une série de mesures visant la promotion de la concertation publique et le resserrement des relations entre les citoyens et l'administration locale. La municipalité d'Athènes se divise administrativement, à cette époque, en *arrondissements* afin de mieux gérer les problèmes locaux. *Dimitris Mpeis* incarne de manière réussie le slogan préféré des Athéniens d'alors : *Toutes vos plaintes au maire*[2108]. Il s'agit – selon les témoignages de tous les employés interviewés au sein de la municipalité – d'une époque de forte implication des responsables dans les problèmes quotidiens des quartiers et d'un suivi constant des travaux par le maire lui-même : *Il montait et descendait tous les étages de la rue Karamanou où l'on avait nos locaux, il venait à ton bureau et il te demandait chaque semaine comment tu avançais sur tel ou tel projet*[2109]. Ce contexte de *sensibilisation* des pouvoirs envers la société et l'espace urbain, fut primordial pour la multiplication des travaux dans des quartiers éloignés du cœur de la ville et pour la création d'une *éthique* et d'une nouvelle idéologie de travail au sujet des piétonnisations ; il imprègne, jusqu'à aujourd'hui, la pensée des employés à la Ville.

Au cours des années 80, trois *Directions* seront responsables de toutes les questions sur l'aménagement au sein de la municipalité : *d'architecture*, *de la voirie* et *des jardins*. Dans la plupart des cas, le projet d'une piétonnisation commence par la rédaction d'un rapport technique [*techniki ekthesi*] initié par les architectes de chaque direction. Celle d'architecture est responsable des aménagements des places et des voies limitrophes à celles-ci, tandis que la Direction de la voirie est compétente pour les piétonnisations sur toutes les autres voies dans la ville. Toutefois, les trois directions n'arrivent pas à collaborer réellement à cause des chevauchements de leurs compétences, voire pour des raisons de concurrence interne.

> *Les paysagers ne voient pas d'un bon œil les architectes et les ingénieurs non plus, personne parmi les anciens employés de la Ville ne pouvait accepter que les jeunes « artistes », comme on appelait les architectes, leur dise où placer la zone verte, comment aménager la chaussée ou construire une banquette en béton… et c'est vrai, c'était une époque de négociations constantes entre des équipes mais surtout entre des disciplines qui n'avaient jamais appris à travailler ensemble jusqu'alors.* [*Vagia Touri_APu*]

L'examen des premiers rapports techniques révèle les méthodes de travail de l'époque[2110] : les aménageurs font d'abord une analyse des caractéristiques de la rue en utilisant souvent des *carnets de bord* faits à la main (Annexe 10), ensuite, ils justifient la nécessité de la piétonnisation, et enfin, ils font certaines recommandations pour son aménagement. L'objectif, très souvent évoqué dans les rapports techniques des années 80, est d'*utiliser des éléments variés qui permettront de donner une signification à la voie à travers une richesse de symbolismes*[2111]. Toutes les solutions proposées se caractérisent par un certain pluralisme (Image 63, Image 64). Une bande de trois mètres est toujours dégagée de tout obstacle et réservée aux véhicules prioritaires. Or, ce couloir de mouvement de véhicules n'est jamais conçu comme linéaire mais il suit une trajectoire plutôt sinueuse. Les objectifs sont deux : décourager les conducteurs d'accélérer et créer des *petits coins de séjour* pour les riverains. La municipalité procède à l'aménagement de nombreux espaces de ce type au cours des années 80 en promouvant son

[2107] *Ibid.*
[2108] Entretien avec Apostolis Geronikos
[2109] Entretien avec Eygenia Melampianaki
[2110] Dossier 186 au sujet de la piétonnisation des rues *Feidiou* et *Genadiou*
[2111] Dossier 350/ΕΦ 157 au sujet de l'aménagement des rues *Antheias* et *Kalvou* en aires de jeu

slogan : *Plus de travaux de vitrine mais des travaux nécessaires*. En effet, les piétonnisations concernent des rues peu importantes en termes d'esthétique ou d'intérêt touristique. Elles sont petites en longueur, leurs trottoirs sont très dégradés et les immeubles riverains sont surtout destinés à l'habitat sans avoir beaucoup de commerces aux rez-de-chaussée. Cependant, les habitants ne voient pas toujours les travaux positivement. Dès le départ, même les projets à petite échelle, suscitent la réaction des locaux qui considèrent qu'ils perdent des places de stationnement : *Quand on cherche des endroits pour se garer, ce n'est pas possible qu'on crée des voies piétonnes qui éliminent les espaces déjà existants de stationnement*[2112]. La rue est alors considérée encore comme une place de parking et non pas comme un espace vital. Un problème qui est souvent évoqué dans les textes sur les objections des habitants est l'accès à leurs maisons : *Nous avons très souvent besoin de transporter des sacs avec les courses ou des meubles… si vous laissez la voie libre aux voitures, les motards vont la transformer en un couloir pour faire des concours la nuit ; qui va les en empêcher, la police ?* »[2113]

Image 63 : Dessin de Vagia Touri pour l'aménagement du sol d'une voie piétonne dans le centre athénien. Comme l'architecte le révèle, à cette époque les concepteurs disposaient d'une large marge de création pendant la procédure de conception (Source : image retirée à l'archive personnelle de Vagia Touri pendant l'entretien que nous avons eu avec elle)

Image 64 : Dessin pour l'aménagement d'une place publique. L'accent sur la végétation et l'aménagement des parvis avec de multiples formes courbes, est représentatif du vocabulaire utilisé pendant les années 70 et 80 au sein des Services techniques de la Ville (Source : image retirée aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes)

La fonction et les usages permis dans ces nouveaux espaces publics devaient être ainsi réglementés. La Ville publie le plus souvent des réglementations sur l'utilisation des voies piétonnes qui accompagnent chaque projet[2114]. Ces règles stipulent que la voie *est exclusivement réservée aux piétons*. Cependant le passage des voitures individuelles vers les garages qui se trouvent dans la rue est permis. Les riverains sont responsables de tout endommagement de la voie causé par leurs voitures ou par des travaux de rénovation faits dans leurs appartements. À la suite d'une proposition relative à une piétonnisation, la décision finale est prise par le Conseil municipal auprès duquel la Direction du Plan de la Ville présente un *dossier* avec toutes les autorisations nécessaires et les fonds de cartes décrivant les limites de la piétonnisation. En tout cas, la procédure n'est pas si complexe, du moins pendant les premières années : les plans rédigés sont très simples et le Conseil municipal ne se base que sur trois photos qui sont nécessaires pour que le dossier puisse être approuvé[2115] (Image 65). Le regain d'intérêt pour les voies piétonnes coïncide avec un dialogue plus large qui s'effectue au sein des cercles scientifiques au sujet de la redéfinition du rôle du quartier. Les architectes insistent sur le fait que, face à l'étalement de la capitale et à la bétonisation du paysage, il faut penser à créer un environnement qui permettra la renaissance de rela-

[2112] Dossier 268/EΦ 154 au sujet de la piétonnisation de la rue *Mantzarou*
[2113] Dossier 368/EΦ 128 au sujet de la piétonnisation de la rue *Aiginis*
[2114] Dossier 136/EΦ 157 au sujet de la piétonnisation de *Fokionos Negri*
[2115] Dossier 316/EΦ 154 au sujet de la piétonnisation de la rue *Satomvriandou*

tions sociales fleurissantes au sein d'un quartier[2116]. Ainsi, la question de la petite échelle, de l'utilisation des rues et des itinéraires des habitants commence à prévaloir dans les démarches des responsables.

Image 65 : La rue Satomvriandou avant sa pietonnisation dans les années 80 (Source : photo retirée aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes)

Les Services techniques de la Ville sont responsables de l'étude mais aussi de la réalisation des projets. La municipalité est dotée d'un personnel ayant des compétences en ingénierie et en matière de suivi de chantier. Entre 1980 et 1984, elle achève de nombreux travaux dans les quartiers résidentiels dégradés : *Kolokynthou*, *Votanikos* et *Akadimia Platonos* où les rues, autrefois boueuses, se transforment en espaces *modernes*. Dimitris Mpeis (maire d'Athènes pendant cette période) écrit dans son autobiographie : *Nous surveillions chaque jour le terrain pour assurer que les trottoirs nouvellement construits restent libres… car la plus grande menace provenait des concessionnaires des différents organismes de l'électricité ou des eaux qui laissaient pendant des mois les sols avec de nombreuses imperfections ou même avec des trous*[2117].

Les aménageurs de la Ville ciblent prioritairement des rues de petite largeur où les conditions pour les piétons sont les plus difficiles[2118]. Parallèlement, la Ville se lance dans une vraie croisade pour acquérir de nouveaux espaces libres. Faute de financements suffisants pour faire des expropriations, la Municipalité décide d'occuper des îlots abandonnés dont les propriétaires étaient inconnus. Les équipes techniques de la municipalité mettent un panneau, *terrain à exproprier*, afin de décourager les promoteurs immobiliers de chercher les vrais propriétaires du terrain. Dans certains cas, ces îlots sont soumis à un régime de propriété complexe avec plusieurs propriétaires qui n'arrivent pas à exploiter leur bien et préfèrent le vendre. Dans ces cas, la Ville réussit à les acheter facilement, alors que dans d'autres occasions, les vrais propriétaires ne se présentent jamais pour réclamer leur

[2116] ΣΙΟΛΑΣ, Α., « Η μικρή και η μεγάλη κλίμακα της πόλης - προβλήματα σχεδιασμού », *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχ. 4, Ιούλ.- Αύγ. 1990, pp. 15-16
[2117] ΜΠΕΗΣ, Δ., *Πορεία ζωής…για μια ανθρώπινη πόλη*, Αθήνα : Λιβάνη, 2010
[2118] Les dossiers que nous avons pu récuperer de cette période concernent des piétonnisations des petites rues du centre historique comme *Satomvriandou, Dorou, Chrisospiliotissas, Miltiadou* et *Agiou Markou*

bien. Environ 500 000 mètres carrés du foncier sont acquis de cette manière au cours des années du mandat de Dimitris Mpeis[2119].

Toute la période fut particulièrement fértile en ce qui concerne la plantation d'arbres dans les espaces libres. Tout le programme appelé *Qualité de vie,* s'est beaucoup appuyé sur l'aide et la participation des habitants : *C'était grâce à leurs indications que nous trouvions plusieurs fois des lots délaissés*[2120]. La Mairie lança aussi un concours, *Le balcon le plus vert,* en incitant les Athéniens à faire attention aux plantations sur les trottoirs. Toutes ces initiatives reflètent un virage significatif dans l'esprit tant des responsables que des usagers. La qualité de la voie publique n'est plus considérée comme une responsabilité réservée au pouvoir central mais aussi comme un droit et une responsabilité de ceux qui y vivent quotidiennement[2121].

L'aménagement de l'espace public préoccupait traditionnellement une section au sein de la Direction de la voirie, un service majoritairement occupé par des ingénieurs civils. Le recrutement massif d'architectes dans les services techniques de la Ville et le renforcement de cette discipline par rapport aux autres[2122], marquera un tournant dans la conception des projets. Il s'agit d'une génération de diplômés entre trente et quarante ans dont l'expérience professionnelle est imprégnée par des convictions théoriques forgées au sein de l'École d'architecture[2123]. Le *rôle de l'architecte* doit être avant tout celui de la responsabilité sociale, il n'est pas seulement obligé de donner des conseils esthétiques, mais il doit aussi proposer des solutions qui répondent aux besoins sociaux émergents.

Ainsi, ces équipes de jeunes architectes sont motivées pour mieux examiner des notions comme *vie sociale, temps libre, sociabilité, tissu social.* Le savoir-faire acquis pendant cette période s'enrichit parallèlement à la multiplication des opérations sur le terrain. Le ministère distribue certaines directives internes qui ne sont jamais rendues officiellement publiques mais qui sont archivées et deviennent des cadres de référence pour les démarches des employés[2124]. Les chargés de projets rédigent, de leur côté, des rubriques en essayant de préciser quelles doivent être les lignes directrices de chaque projet. Trois axes d'action sont proposés : utiliser les cours intérieures des îlots, obliger les promoteurs de chaque nouvel immeuble à prévoir un espace libre de jeu et valoriser en tant qu'espaces verts tous les lots non bâtis et non réclamés au sein du tissu urbain[2125]. Le travail sur le terrain, l'observation, les questionnaires et le photoreportage s'officialisent comme méthodologies empruntées au sein des services. Chaque employé consacre une partie de ses horaires mensuels à des *odiporika* (travail *in situ* d'observation et de répertoriage). Toutefois, les responsables sont tracassés par la manière dont les architectes assurent un environnement de *qualité* :

> *Il faut quand même souligner que la reconversion d'une voie en voie piétonne a comme résultat une profonde transformation esthétique et fonctionnelle de l'espace. Il ne s'agissait pas, pour nous, de revêtir le*

[2119] L'occupation et la revendication de la propriété des îlots délaissés par la Ville d'Athènes pendant le mandat de Dimitris Mpeis a connu un grand soutien de la part des habitants. D'après l'entretien avec Apostolis Geronikos
[2120] ΜΠΕΗΣ, Δ., Πορεία ζωής…για μια ανθρώπινη πόλη, *op.cit.*
[2121] *Ibid.*
[2122] ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ, Θ., « Το επάγγελμα του αρχιτέκτονα πολεοδόμου στη χώρα μας, ευθύνες και προοπτικές », In *Ο ρόλος του ρυθμιστικού σχεδίου στην τοπική ανάπτυξη*, Αθήνα, 7-8 Μαρτίου 1984, Αθήνα : T.E.E., 1984
[2123] Pendant la période polytechnique où sont formés les architectes, on cultive fortement la conviction que le rôle des architectes est avant tout un rôle social, dans le sens où chaque intervention doit avoir non seulement des critères esthétiques mais surtout l'objectif d'améliorer les conditions de vie pour la majorité de la population et d'atténuer les injustices spatiales. Cf. ΔΕΣΠΟΤΟΠΟΥΛΟΣ, Ι., « Ο κοινωνικός ρόλος του αρχιτέκτονα », *Δελτίο Συλλόγου Αρχιτεκτόνων*, τευχ. 3-4, 1972, p. 87
[2124] Entretien avec Anna Skiada
[2125] Entretien avec Eygenia Melampianaki

pavé avec de jolies dalles, mais de chercher à changer les conditions de vie dans l'espace public et la manière dont celui-ci est finalement vécu par le passant. [*Eygenia Melampianaki_APu*]

Une autre question qui préoccupait beaucoup les aménageurs, est celle de rompre avec la linéarité monotone de la voie en la transformant *en un espace public linéaire.* Les croquis réalisés au stade initial des études reflètent une tendance à dessiner tous les détails dans chaque pouce de l'espace, et à ajouter une pléthore d'éléments mobiles ou immobiles afin d'inciter le passant à s'arrêter et à s'approprier l'espace (Image 66). Dans cette lignée, une attention particulière est accordée à la mise en valeur de trois dimensions de la rue, ainsi qu'à des éléments favorisant l'ancrage émotionnel du passant vis-à-vis de l'espace.

Ce n'est pas seulement une question de formes, vous le savez, c'est surtout une question de fonctions… d'usages qui se déroulent dans l'espace… parce que quand la diversité morphologique d'une rue piétonne arrive à reproduire la diversité qui existe dans la nature, la rue piétonne devient un espace réellement sensible qui permet de nourrir l'esprit du passant. [*Eygenia Melampianaki_APu*]

Une étude urbaine d'activités et d'ambiances d'une zone plus étendue autour de la voie-cible, précède la phase opérationnelle[2126]. La forme étroite et linéaire des rues trouble les architectes qui cherchent des alternatives pour éviter que le trajet du piéton soit monotone. Dans plusieurs cas, l'existence d'un bâtiment religieux ou d'une placette deviennent des opportunités parfaites pour que les architectes proposent l'unification de deux ou de trois voies piétonnes autour de ce repère qui offre des vues dégagées et une surface considérable pour des rassemblements de la communauté. La Direction d'architecture annonce les principes qui doivent régir chaque projet de piétonnisation : *Approche globale de la voie comme cadre perceptif, matériel et sensible, rupture de la linéarité avec des éléments transversaux, répondre aux besoins de tous les âges et de tous les revenus, focalisation sur la petite échelle de la rue et multiformité*. Ainsi, un *tapis multiforme de passages, d'espaces d'arrêt, de jardinières en béton, de lampadaires, de fontaines et de kiosques*[2127] formera la surface des voies créées au cours de cette époque.

Suite à quelques projets sporadiques, la Municipalité annoncera le lancement officiel du programme technique, *Programme des aires de jeu,* dont le but sera d'encadrer d'un point de vue réglementaire et conceptuel tous les projets de piétonnisation. L'objectif du programme apparaît assez ambitieux : *…la création de petits îlots de vie afin de décongestionner le tissu dense mais surtout pour resserrer les relations sociales entre les habitants… pour que nous ayons des citoyens physiquement et psychologiquement sains et pas passifs, nous leur devons un environnement pertinent où ils pourront être élevés, c'est pour cette raison que l'espace libre est crucial, surtout pour les petits*[2128].

[2126] Dossier 183/ EΦ 362 au sujet de la piétonnisation des rues *Fidiou*, *Geraniou*, *Maurokordatou*
[2127] Les matériaux qui sont principalement utilisés sont des pavés en marbre, des briques cuites et des plaques en ciment, tandis que le mobilier urbain est en bois ou en béton
[2128] Manuscrit non publié et rédigé par Eugenia Melampianaki en 1989

Image 66 : Exemple du mobilier urbain qui est très répandu dans toutes les piétonnisation au cours des années 80 (Source : photo tirée de l'ouvrage Υ.Χ.Ο.Π., *Πεζόδρομοι*, Αθήνα, Υ.Χ.Ο.Π., 1981)

Les *aires de jeu* deviendront enfin un outil efficace de valorisation des ruelles délaissées et de connexion des espaces verts à l'échelle du quartier. Au-delà de ces objectifs initiaux, la politique des aires de jeu s'est caractérisée par une vision plus large : promouvoir le *jeu* et le *temps libre* en tant que valeurs piliers pour le resserrement et la renaissance du tissu public ; le programme de la Ville s'adresse donc au départ à un groupe social très sensible : les enfants. Malgré le fait que les responsables ne font pas une recherche approfondie sur les travaux réalisés dans d'autres pays europeens, les architectes de la Ville choisissent de structurer les leurs autour d'une analyse détaillée des tendances au sein de la société grecque : *La famille évolue vers l'isolement, l'immeuble contemporain est destructif pour le développement personnel, le temps libre des parents diminue et ils préfèrent surveiller les jeux de leurs enfants à l'intérieur de la maison. Le noyau de la famille se referme de plus en plus sur soi sans laisser un espace nécessaire à l'enfant pour expérimenter le contact social*[2129].

Le terme *psychologie de l'usager* est de plus en plus mentionné dans les rapports techniques, ce qui a représenté une vraie révolution pour les services techniques.

[2129] ΒΛΑΝΤΟΥ, Α., ΕΡΩΤΑ, Ε., ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ, Φ., « Παιδότοποι », In *Η αισθητική των πόλεων και η πολιτική των παρεμβάσεων*, Δελφοί, 4-6 Μαρτίου 1988, Αθήνα : ΥΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1988

Les besoins psychologiques de l'habitant au sein de la petite échelle du quartier et du lieu d'habitat ne sont couverts que par des relations sociales intenses, la rencontre […] et pour que cette rencontre ait lieu, il est nécessaire de créer les occasions dans des espaces publics dispersés partout dans la ville. [*Eygenia Melampianaki _APu*]

En utilisant comme point de départ les aires de jeux, les aménageurs espèrent réifier l'ambiance du quartier traditionnel athénien. La détérioration de ce dernier est considérée comme étant à l'origine de nombreux problèmes sociaux comme la détérioration des relations sociales, la disparition des activités communes et le manque de solidarité[2130]. Ainsi, les responsables ont pour objectif – en transformant les voies en aires de jeu – de donner une forme contemporaine à ce qui était le cœur de la cellule urbaine : le quartier d'antan.

Le ministère essaye d'encadrer assez vite les opérations de la municipalité en publiant des brochures avec des standards techniques. Il est généralement admis que le besoin de ce nouveau genre d'espaces a particulièrement augmenté dans des quartiers populaires où le tissu est très dense[2131]. Les intentions des concepteurs sont claires : ces espaces devront fonctionner en tant que réseaux de façon à permettre *à chaque mère de ne pas faire plus de 200 mètres à pied*[2132] ; cependant, ce réseau n'a jamais été achevé. Finalement, le plus grand *héritage* de cette période résidera, au-delà des réalisations elles-mêmes, dans une pléthore de textes réglementaires et techniques qui définissent en détail le fonctionnement et les principes de l'aménagement des voies piétonnes[2133]. Les aménageurs, essayent dans la plupart des cas, de combiner les piétonnisations avec la rénovation des édifices (qui se trouvent déjà sur la voie) d'importance architecturale ou culturelle[2134].

7.2.5 Les rues piétonnes : fortifications du centre-ville face aux voitures

Quelques mois après la fin des travaux dans la rue *Voukouretsiou*, le *Service spécial* au sein du ministère proposera le tracement d'un réseau de *nouveaux axes de mouvements piétonniers.* L'équipe fonde sa proposition sur trois étapes : la définition des zones selon des usages prépondérants susceptibles d'attirer le mouvement pédestre ; la compréhension des perceptions des habitants ; la proposition des itinéraires formant un réseau[2135]. Après avoir fixé certaines zones d'intérêt, les aménageurs présentent un schéma proposant des axes pour être transformés en voies piétonnes (Carte 33). En 1981, le ministère publie un manuel sous le titre *Voies piétonnes* [*Pezodromoi*] (*Πεζόδρομοι*)[2136], dans lequel les architectes soulignent que le terme *piétonnisation* englobe en réalité toute action visant l'amélioration de l'espace public en faveur de la marche, sans entraîner forcément la *fermeture complète de la voie aux voitures*. En tant qu'*axe piéton,* on comprend un itinéraire le long duquel sont prises *toutes les mesures nécessaires, possibles pour améliorer le mouvement du piéton [...] sans que cet axe de flux piétonnier constitue une voie piétonne en soi*[2137].

[2130] ΚΑΣΤΙΩΤΗΣ, Σ., *Οδηγός οριοθέτησης γειτονιάς*, Αθήνα : Υ.Δ.Ε., 1983
[2131] ΒΛΑΝΤΟΥ, Α., ΕΡΩΤΑ, Ε., ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ, Φ., « Παιδότοποι », *op.cit.*
[2132] ΚΑΣΤΙΩΤΗΣ, Σ., Οδηγός οριοθέτησης γειτονιάς, *op.cit.*
[2133] Φ.Ε.Κ 477Δ/1979 και Φ.Ε.Κ 547/Δ/1979 και η τροποποιηση Φ.Ε.Κ 233/Δ/1990
[2134] Dossier 593/ΕΦ 182
[2135] ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ, Γ.Α., « Κυκλοφοριακή θεώρηση της δημιουργίας πεζόδρομων και αξιολόγηση της ελληνικής εμπειρίας », *op.cit.*
[2136] Υ.Χ.Ο.Π., *Πεζόδρομοι*, Αθήνα, Υ.Χ.Ο.Π., 1981
[2137] *Ibid.*

Carte 33 : Plan proposant la création d'un réseau de voies piétonnes au sein des limites du centre historique. L'idée centrale est que chaque voie piétonne unisse des sites ou des édifices importants de la vie économique, touristique ou culturelle du centre (Source : carte retirée à l'archive personnelle de Stratis Koulis pendant l'entretien que nous avons eu avec lui)

L'implication du ministère dans la volonté de créer un cadre théorique pour les piétonnisations conduira d'autres villes en Grèce à suivre l'exemple d'Athènes. Une grande partie des projets de piétonnisations sont réalisés dans d'autres villes[2138] dans le cadre du Programme de reconstruction urbaine (*Επιχείρισης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης*), dont l'objectif est l'application des plans urbains dans l'ensemble du territoire grec. Depuis 1985, Larissa, et d'autres villes, mettent en œuvre des projets de réhabilitation de leurs noyaux historiques grâce aux financements des programmes européens (Επιχειρησιακών Προγραμμάτων για το περιβάλλον). Les piétonnisations étendues deviennent, dans la plupart des cas, le pilier de ces projets. Le ministère de la Culture commence, dès le début des années 80, à qualifier par décrets des zones urbaines comme historiques, en approuvant des périmètres administratifs dans lesquels s'imposent des réglementations spécifiques sur la protection et la rénovation des édifices ayant une valeur architecturale. Cependant, ce contrôle exercé sur les projets de rénovation décourage les propriétaires et conduit les habitants à abandonner leur quartier. Plusieurs zones protégées présenteront ainsi des images de déclin dans l'espace public. Dès lors, au cours des années 90, l'État intervient de manière décisive en aménageant plusieurs rues en voies piétonnes afin de redonner de la valeur à ces espaces centraux[2139]. Les projets de piétonnisation sont effectués à l'initiative des services techniques de chaque commune qui suit son style et ses méthodes de travail particulières. Il est très courant que les municipalités octroient les études de ces projets aux institutions académiques[2140]. Certaines villes, comme *Katerini*, choisissent de spécialiser la forme et le plan des voies piétonnes en fonction des lieux qu'elles relient ; l'on assiste ainsi à

[2138] ΘΕΟΧΑΡΟΥ-ΤΣΙΑΠΡΑΛΗ, Κ., ΚΑΡΑΔΕΛΟΣ, Γ., ΜΑΖΗΣ, Α., and al., « Αποκάλυψη τμήματος του τείχους της Θεσσαλονίκης και του Ιπποδρόμου της Θεσσαλονίκης και μετασχηματισμός της οδού Φιλικής Εταιρείας σε πεζότοπο », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 9, τευχ. 3, 1989, pp. 107-123

[2139] ΑΙΒΑΛΙΩΤΗ, Α., ΜΠΑΤΑΛΗΣ, Γ., ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ, Ι., « Η πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Λάρισας », *The World of Buildings*, Ιούλιος 1993, pp. 157-159

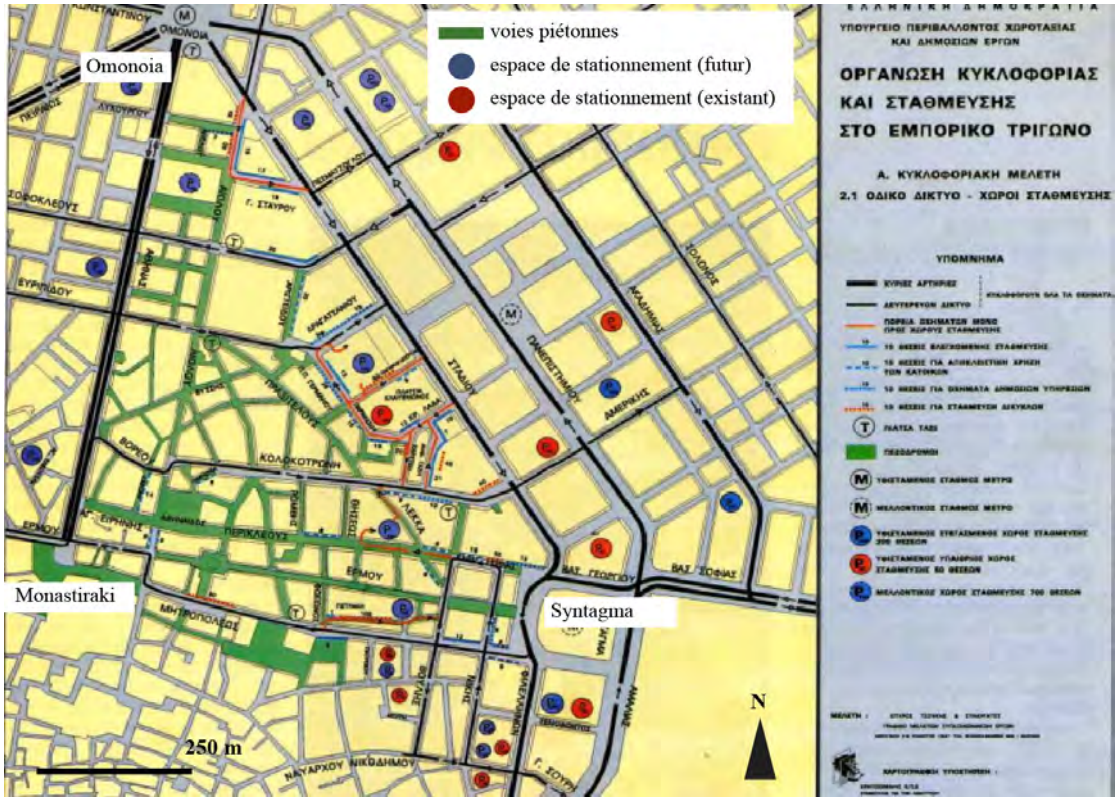
[2140] ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ, Ι.Μ., « Το δικαίωμα του πεζού στην πόλη », In *Ο δημόσιος χώρος στο Δήμο Αθηναίων*, Αθήνα, 11 Νοεμβρίου 1996

l'apparition de voies commerciales, de jeu, de promenade, vertes etc.[2141]. Néanmoins, tous les projets ont pour objectif principal la création d'un réseau *pour que l'on puisse partir de chez soi et, à travers un trajet agréable, accéder à des infrastructures sportives, des écoles et des églises*[2142]. L'augmentation progressive du mouvement des piétons dans ces zones attire des entrepreneurs qui investissent dans les locaux qui se trouvent au cœur des noyaux historiques et qui se transforment en petites polarités de recréation ou de restauration.

Quant à Athènes, le premier réseau de voies piétonnes (après Plaka) est créé au sein de la zone du triangle commercial (Carte 34). Comme dans le cas de Plaka, le triangle commercial présente un tissu particulièrement favorable à la création d'un réseau piétonnier. La zone est clairement délimitée par trois rues centrales et les rues sinueuses et étroites peuvent être facilement transformées en voies piétonnes. Au-delà d'une homogénéité morphologique, elle présente aussi une certaine homogénéité sociale. Les activités commerciales qui y fleurissent sont différentes de celles qui se développement dans d'autres quartiers du centre et l'habitat y est minoritaire. Ainsi, la zone qui présente une forte fréquentation piétonnière pendant la journée, se fait plus déserte le soir. En 1989, le Conseil municipal d'Athènes désigne l'atelier de recherches urbaines de l'École Polytechnique d'Athènes (*Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών*), dirigé par le professeur Athanasios Aravantinos, pour mener une étude sur la *revitalisation urbaine* de cette zone[2143].

L'intensité et la pluralité des activités commerciales qui ont fleuri au cours des années, font du triangle un point de référence dans la vie quotidienne du centre. Son positionnement stratégique au sein du tissu urbain lui octroie un rôle de levier entre la nouvelle et l'ancienne ville. La zone est facilement parcourue à pied et la plus grande distance, entre les places *Omonoia* et *Syntagma*, ne dépasse pas 950 mètres[2144]. Entourée de trois places avec des ambiances différentes, le triangle commercial n'a pas un caractère homogène. Au contraire, il acquiert des caractéristiques différentes selon les zones qui le voisinent[2145]. Dans la partie entre *Omonoia* et *Monastiraki*, les bâtiments néoclassiques sont prépondérants et le triangle est une marmite de commerces d'alimentation, d'outils, de tissus. La trame des espaces publics présente une continuité historique exemplaire et elle constitue un témoignage de toutes les périodes urbaines de la ville. L'architecte et urbaniste, Kostas Mpiris décrit le triangle commercial comme *le pays des Athéniens*[2146]. Les trois rues délimitant le triangle constituent des espaces publics importants dans la ville (les rues *Ermou* et *Panepistimiou* et l'étude pour la piétonnisation de la rue *Athinas*). L'utilisation des espaces publics est très différente et l'on distingue deux zones distinctes : la partie nord et nord-est qui est monumentale et où prédomine l'administration, l'éducation et la culture, et la partie sud et sud-est qui se caractérise par la vente au détail et les rues sinueuses et bruyantes. Plusieurs rues présentent un visage le matin et un autre le soir. Les lieux inaccessibles le matin à cause de la foule de piétons, se transforment le soir en zones de stationnement illégal utilisées par une autre clientèle : les Athéniens se rendant aux nombreux bars et restaurants dans le quartier.

[2141] ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, Ε., « Η Νέα φυσιογνωμία της Κατερίνης. Αναδιάρθρωση του κέντρου και της εικόνας της πόλης », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 19, τευχ. 1-2, 1999, pp. 7-18
[2142] ΣΤΑΘΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Π., ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, Ε., « Δημιουργία δικτύων πεζοδρόμων ως στοιχεία ασφάλειας των πολιτών », In *1ο Πανελλήνιο Συνέριο οδικής ασφάλειας*, Θεσσαλονίκη, 28-29 Μαρτίου 1994
[2143] ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α., ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ, Α., ΓΚΟΛΙΑΣ, Ι., and al., Η πεζοδρόμηση του εμπορικού τριγώνου. Ένα μεγάλο ξεκίνημα για το κέντρο της Αθήνας. Έρευνα αποτελεσμάτων και προτάσεις, Αθήνα : Ε.Μ.Π., 1998
[2144] Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., « Εμπορικό Τρίγωνο », *Αρχαιολογία & Τέχνες*, τευχ. 55, 1995, pp. 85-88
[2145] ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α., ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ, Α., ΓΚΟΛΙΑΣ, Ι., and al., Η πεζοδρόμηση του εμπορικού τριγώνου. Ένα μεγάλο ξεκίνημα για το κέντρο της Αθήνας. Έρευνα αποτελεσμάτων και προτάσεις, *op.cit.*
[2146] *Ibid*., et notamment p. 41



Carte 34 : Le plan sur l'organisation de la circulation et du stationnement au sein du triangle commercial d'Athènes. En vert sont indiquées les voies piétonnes, tandis qu'en bleu et rouge, les espaces de stationnement couverts ou en plein air (Source : carte tirée de l'article Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., « Εμπορικό Τρίγωνο », *Αρχαιολογία & Τέχνες*, τευχ. 55, 1995, pp. 85-88)

De plus, le triangle commercial est une des rares zones dans la ville où il y a une forte concentration de passages couverts avec des commerces qui changent souvent de fonction[2147] ; finalement, ce n'est guère une zone mais un rassemblement de micro-quartiers avec leur propre clientèle et leurs propres ambiances. Les rues *Agiou Markou*, *Evaggelistrias* et *Miltiadou*, connues pour les nombreux magasins de tissus bon marché, attireront des tailleurs, voire des réalisateurs de la Scène lyrique nationale. Dans les rues *Praxitelous* et *Lekka*, les graphistes les plus exigeants peuvent trouver tout ce qu'ils cherchent. À quelques mètres, la rue *Vissis* est connue comme la Mecque des équipements de cuisine.

Entre 1979 et 1980, les trois ministères, de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et des Travaux publics (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.), de la Planification de l'habitat (Υ.Χ.Ο.Π.) et de la Culture lancent une première étude en vue de la piétonnisation des rues *Agiou Markou* et *Kalamiotou*. Les travaux sont réalisés entre 1984 et 1986 par des équipes techniques de la municipalité d'Athènes. La même étude prévoit la piétonnisation de la rue *Ermou* mais les travaux ne commenceront jamais. Le Schéma directeur pour la ville d'Athènes (publié en 1983) se basera sur ce contexte favorable issu de ces travaux pour proposer l'expansion du réseau. En 1987, la Mairie d'Athènes complète la piétonnisation de la rue *Aiolou* et débute une étude plus approfondie sur la piétonnisation de toute la zone du triangle commercial, qui n'est prête qu'en 1988. Le texte préconise une série de mesures sur la circulation à l'intérieur de la zone, la piétonnisation des voies, l'établissement des horaires de livraison et l'aménagement des espaces de stationnement[2148]. La Ville insistera sur le fait que toute la zone commerciale n'attire pas des flux de voitures et que les conducteurs ne la traversent que pour aller dans d'autres quartiers de la

[2147] *Ibid*., et notamment p. 110
[2148] ΡΕΜΟΥΝΔΟΥ, Ν., ΠΑΝΕΤΣΟΣ, Γ., « Αναβάθμιση εμπορικού τριγώνου στο κέντρο της Αθήνας. Δεδομένα, αρχές σχεδιασμού, πρόγραμμα, μεθοδολογία », *op.cit.*

ville (la rue *Kolokotroni* est la seule exception). Les premiers travaux se confrontent aux réactions des commerçants, toute l'opération est arrêtée et elle ne reprendra finalement que dans les années 90.

Un décret présidentiel publié en 1994 (ΦΕΚ 704/Δ/13-7-1994) détermine l'utilisation des sols et les réglementations générales pour toute nouvelle construction. Le triangle, qui représente une zone commerciale de rayonnement métropolitain, compte, en 1995, presque 600 000 travailleurs. Dès le départ, l'étude révèle les convictions des aménageurs de l'époque : *Toutes les rues du triangle commercial seront fermées à la circulation des voitures privées*[2149]. En ce qui concerne les recommandations spécifiques pour la piétonnisation de la rue *Ermou*, elles sont accompagnées d'une série de recommandations complémentaires sur l'aménagement de la voie : la diminution du COS, l'aménagement des places *Omonoia* et *Syntagma* et la restauration des monuments byzantins[2150]. L'étude propose aussi des mesures assez précises pour l'organisation du trafic : l'approvisionnement des commerces doit se faire entre 08h et 10h30 et les déplacements à l'intérieur de la zone sont assurés par des minibus[2151].

La piétonnisation de la rue *Ermou* – entre les places *Syntagma* et *Monastiraki* – sera le prochain grand projet du ministère. L'étude doit surmonter de nombreux écueils avant de s'achever à la fin des années 90. Les équipes ministérielles essayent d'avancer rapidement dans les travaux car l'intérêt pour la piétonnisation d'Ermou est important. La rue est à la fois un axe significatif de trafic et un pôle linéaire de commerces, animé par une forte fréquentation piétonnière depuis le début du XIX^{e} siècle. L'achèvement des travaux au cours des années 90, représente une nouvelle ère pour l'image des espaces publics dans le centre. Après dix ans de dissentiments, la Presse est enfin particulièrement favorable aux décisions de l'État : *La piétonnisation d'Ermou n'est que le début*[2152]. Cependant, très peu de propositions faites par les aménageurs dans les années 80 ont été conservées. Les commerçants s'opposent à l'installation de larges jardinières sur les voies piétonnes de crainte que les grands camions d'approvisionnement ne puissent pas y accéder. Le projet de piétonnisation, réalisé finalement au début des années 90, s'appuie sur une approche bien différente :

> *Nous avons changé nous aussi au fur et à mesure, nous avons emprunté surtout une logique de simplicité sans vouloir trop intervenir dans l'espace du piéton. Notre inquiétude principale était d'assurer un passage libre et confortable aux foules quotidiennes de piétons… dans le cas de la rue Ermou, nous avons réussi à le faire grâce à des décrets présidentiels qui interdisaient l'étalement des tables et des chaises de cafés sur le parvis […] mais il faut que je vous le dise… les réactions ont été virulentes.* [Alexandros Kormanos_APr]

Pendant toute la période des travaux, les aménageurs testent l'utilisation des matériaux et des techniques diverses. L'extension de leur durée s'explique souvent par la découverte d'anciennes couches du sol présentant une importance archéologique majeure :

> *Nous utilisions principalement du clinker, mais au fil des années il a été remplacé par des carreaux de ciment… Il est vrai que la réalisation des études était une petite aventure pour nous… une aventure qui déterminait à chaque fois le choix des matériaux et qui pouvait nous conduire à changer l'étude initiale… comme pour les travaux devant la petite église d'Agioi Theodoroi… je me souviens des équipes d'ouvriers, en creusant la voie ils ont découvert un tuyau en céramique de l'époque romaine ou hellénistique… vous*

[2149] ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α. ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ, Α., ΓΚΟΛΙΑΣ, Ι., Η πεζοδρόμηση του εμπορικού τριγώνου. Ένα μεγάλο ξεκίνημα για το κέντρο της Αθήνας. Έρευνα αποτελεσμάτων και προτάσεις, *op.cit.*
[2150] ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., «Οι στόχοι της πεζοδρόμησης του Ιστορικού Τριγώνου », *Νέα Οικολογία*, τεύχ. 128, Ιούνιος 1995, pp. 22-23
[2151] L'étude propose aussi que toute la ciruclation soit effectuée par des modes de transport en commun, et définit des places de stationnement dans des zones spécifiques
[2152] ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ, Β., « Η ανάπλαση της Ερμού είναι μόνον η αρχή », *Το Βήμα*, 4 Ιανουαρίου 1998

imaginez notre surprise… à partir de ce moment, toutes nos décisions dépendaient de l'avis du Conseil central archéologique. [Alexandros Kormanos_APr]

Pendant toute cette période, les aménageurs se trouveront confrontés à trois grandes contraintes : la première concerne l'organisation interne des services, la deuxième porte sur les méthodes de travail et la troisième concerne l'établissement d'un cadre théorique solide. Le ministère est indéniablement l'acteur pionnier de cette période car c'est lui qui reçoit la majorité des financements et il possède un savoir-faire important en ce qui concerne la maîtrise d'œuvre. Les projets réalisés couvriront une surface considérable du centre historique, entre le quartier de Plaka, la rue Ermou et le triangle commercial. Ces premières piétonnisations seront tissées autour de deux objectifs : la dynamisation du commerce et le contrôle du trafic, même si dans les textes programmatiques les objectifs prévus sont beaucoup plus larges (protection de l'environnement et amélioration de la vie des habitants). Les projets ont une importance symbolique car ils sont liés à des enjeux plus importants concernant le renouveau du centre athénien. Dans l'imaginaire collectif, les premières voies piétonnes représentent une image toute neuve du centre-ville : celle de la recréation, d'un espace bien entretenu, de la consommation et du sentiment d'euphorie[2153].

Les piétonnisations dans le triangle commercial jettent les fondements pour de nombreux projets dans les quartiers de la municipalité. Depuis cette époque, le programme technique de chaque maire est largement lié aux piétonnisations[2154]. Les habitants apprendront au fur et à mesure à revendiquer des interventions plus radicales de la part de la Ville. Les projets de cette période ont connu une énorme publicité surtout grâce à la Presse, ce qui a conduit à un dialogue public très large concernant l'aspect du centre de la ville[2155]. Les piétonnisations dans les quartiers résidentiels de la municipalité augmentent considérablement après 1980 (Figure 8).

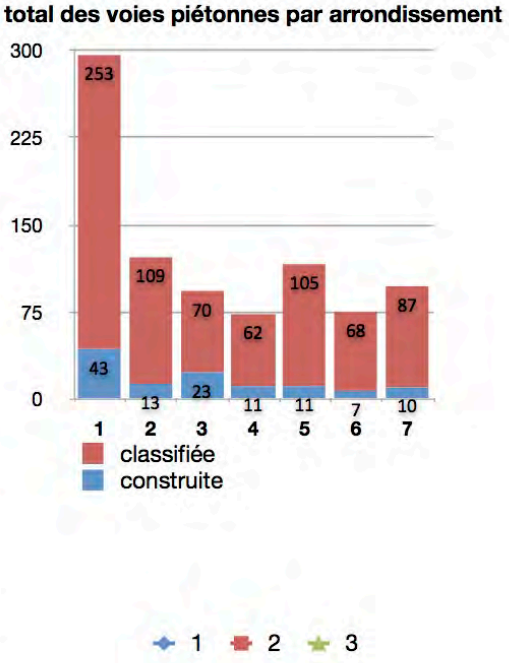
[2153] ΤΟΥΡΗ, Β., « Πεζόδρομοι της Αθήνας : προβλήματα σχεδιασμού και σωστής επιλογής », *The World of Buildings*, Ιούλιος 1993, pp. 160-163

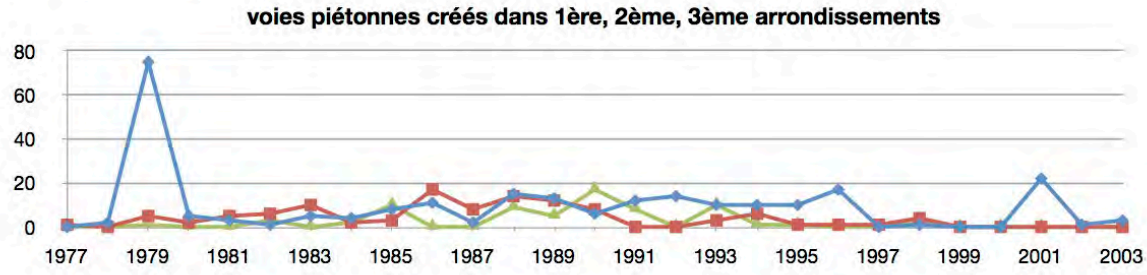
[2154] ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ, Μ., Ανασύνταξη - Αναθεώρηση κυκλοφοριακής μελέτης της πόλης του Αγρινίου, Αγρίνιο : Δήμος Αγρινίου, 2006

[2155] ΑΓΓΕΛΙΔΗΣ, Μ., « Υπάρχουσες και επιθυμητές δραστηριότητες στο κέντρο της Αθήνας. Ο χαρακτήρας του Κέντρου », In *Αξιολόγηση της πρότασης του δήμου για το κέντρο της Αθήνας*, Αθήνα, 9-10 Νοεμβρίου 1988

année	nombre des voies piétonnes classifiées	arrond.	arrond.	arrond.	autres arrond.	observations
Έτος	Θεσμοθετήσεις	1	2	3	Λοιποί	Παρατηρήσεις
1972	1	0	0	0	1	
1973	0	0	0	0	0	
1974	4	0	0	1	3	
1975	2	0	0	0	2	
1976	2	0	0	0	2	
1977	6	0	1	0	5	
1978	9	2	0	0	7	
1979	107	75	5	1	26	
1980	23	5	2	0	16	
1981	28	3	5	0	20	
1982	17	1	6	3	7	
1983	19	5	10	0	4	
1984	25	4	2	2	17	
1985	26	8	3	10	5	
1986	47	11	17	0	19	
1987	20	2	8	0	10	
1988	94	15	14	9	56	
1989	48	13	12	5	18	
1990	56	6	8	17	25	
1991	22	12	0	8	2	
1992	27	14	0	0	13	
1993	34	10	3	10	11	
1994	25	10	6	1	8	
1995	17	10	1	1	5	
1996	26	17	1	0	8	
1997	9	0	1	0	8	
1998	22	1	4	2	15	
1999	0	0	0	0	0	
2000	1	0	0	0	1	
2001	28	22	0	0	6	
2002	5	1	0	0	4	
2003	6	3	0	0	3	
2004	1	1	0	0	0	
2005	2	0	0	0	2	
2006	0	0	0	0	0	
2007	3	1	0	0	2	
2008	3	0	0	0	3	
2009	0	0	0	0	0	
2010	0	0	0	0	0	
2011	0	0	0	0	0	
2012	1	1	0	0	0	

arrond.	nombre total des voies piétonnes	nombre des voies piétonnes construites
Δ/Δ	Σύνολο πεζοδρόμων	Κατασκευασμένος
1	286	43
2	122	13
3	90	23
4	73	11
5	114	11
6	73	7
7	97	10





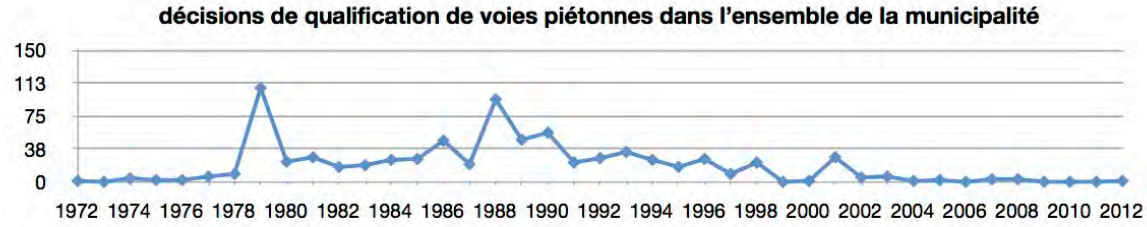


Figure 8 : Tableau résumant l'évolution de la création des voies piétonnes dans les sept arrondissements de la municipalité d'Athènes entre 1972 et 2012. Comme le révèlent les tableaux, les trois premiers arrondissements qui couvrent la surface du centre historique sont particulièrement privilégiés en ce qui concerne la création de voies piétonnes (Source : tableau effectué par l'auteur suite aux informations rassemblées à partir de la base de données de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes)

Cependant, la création d'une voie piétonne sera le fait d'une procédure unique pour tous les cas qui ne suivent pas des étapes strictes. Un accord tacite s'établit entre les autorités locales et la société. Les premières conçoivent les piétonnisations comme une solution efficace pourvues de beaucoup d'effets positifs visibles directement dans l'espace. Quant aux habitants, ils visent l'expansion de leur espace vital autour de leurs immeubles. Ainsi, le plus souvent les requêtes pour la création d'une voie piétonne se fait à l'initiative d'un seul habitant ou d'un groupe d'entre eux qui l'envoie à la Direction du Plan de la Ville en justifiant les raisons pour lesquelles il pense que la piétonnisation de la rue est nécessaire ; la proximité du lieu d'habitat d'une école ou d'une activité culturelle est généralement l'argument principal. Une fois que la requête est reçue par la Direction du Plan de la Ville, elle la soumet à l'avis de la Direction des transports et du stationnement avant de procéder à la rédaction d'un rapport technique qui est présenté ensuite pour être approuvé par le Conseil municipal. Les riverains en sont informés individuellement par des huissiers, embauchés à titre de collaborateurs externes par la Ville.

Suite à l'avis positif du Conseil municipal, la Direction du Plan de la Ville modifie le plan des lotissements approuvés [*rymotomiko schedio*] en indiquant la transformation de la rue en voie piétonne. L'approbation finale par le ministère de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et des Travaux publics conduit à la publication du décret présidentiel ou de la loi (stipulant la qualification de la voie piétonne) dans le Journal officiel. Toutefois, très souvent, les travaux d'une piétonnisation avancent sans que l'ordonnance ne soit encore approuvée. Cette *anomalie* dans la procédure et les mécanismes de fonctionnement de la municipalité a conduit à l'établissement d'un réseau piétonnier *à deux vitesses* : les voies piétonnes dites *officielles*, et celles qui ne sont pas approuvées au niveau institutionnel mais construites en réalité. Ce décalage est la source de nombreux problèmes jusqu'à aujourd'hui. En l'absence d'une justification législative, ces voies *non officielles* causeront des conflits entre les habitants, mais aussi entre ces derniers et les autorités qui ne savent pas comment contrôler les usages qui sont légaux ou non.

Les voies piétonnisées de cette période concernent des rues d'une longueur très courte. Parmi les habitants, certains sont habitués à stationner illégalement sur les voies piétonnes afin d'accéder à leurs appartements ou à leurs ateliers avec des camions professionnels. Les piétonnisations sont alors faites à la carte et les autorités n'arrivent pas à prévoir leurs impacts sur la circulation au sein du quartier. Les habitants sont, soit agacés par le changement du *statu quo* de la voie devant leurs maisons, soit ils se sentent négligés par le pouvoir public (dans le cas où la Ville rejette leur demande pour la piétonnisation d'une voie)[2156]. Quoi qu'il en soit, nous ne pouvons guère dire que les piétonnisations soient globalement reçues d'une manière positive par la société locale.

Certains habitants se sentent particulièrement impliqués par les piétonnisations en prenant soin des espaces verts qui se trouvent devant leur maison, tandis que d'autres refusent d'accepter la nouvelle condition en montrant systématiquement un non respect à l'égard du mobilier urbain ou de l'interdiction de stationnement. D'un point de vue théorique, les services techniques espèrent que l'aménagement des voies déclenche une participation

[2156] Dossier 799/ΕΦ 214 au sujet de la piétonnisation de la rue *Lontou*

sociale et que les habitants deviennent les plus grands défenseurs de ces espaces[2157], mais dans la pratique, ils n'arrivent pas s'approprier à long terme de l'espace piétonnisé. Le manque d'une concertation solide et d'un suivi de la part de la Ville découragent même les plus enthousiastes.

Un grand nombre de ces premières voies piétonnes se transformeront en parkings en plein air dépourvus d'entretien. En même temps, la Ville doit affronter les critiques d'une autre partie de la société qui accuse les autorités de ne pas avoir pensé suffisamment *à ce qu'il faut faire avec des places de stationnement perdues*[2158]. En revanche, dans les zones centrales cette question n'est pas ressentie autant, et les réactions sont surtout le fait des commerçants qui ont peur du mécontentement de leur clientèle qui utilise la voiture. Toutefois, après une période d'adaptation, les Athéniens se montreront dans la plupart des cas, positifs face au résultat des projets :

> *On ne pouvait pas convaincre les commerçants, ils avaient peur de perdre leur clientèle car à l'époque régnait cette mentalité que la voiture devait s'arrêter si possible devant l'entrée du magasin… mais ensuite, je me rappelle qu'à Niki* (une autre municipalité de la région athénienne) *les habitants sont venus nous féliciter après la fin des travaux… ils ne savaient pas à l'avance à quoi s'attendre… tout cela fut une nouveauté qui devait passer aussi son « crash test ».* [Fenia Karasavvidou_APu]

Les rôles attribués à la voie piétonne étaient nombreux mais ils n'étaient pas toujours les mêmes au sein des démarches et des programmes des services publiques. Le but principal des voies piétonnes, selon l'administration, était de faciliter le mouvement des piétons dans l'ensemble du tissu urbain. Dans la pratique, cet objectif a été recherché de manière sporadique dans un tissu qui manquait d'une planification d'ensemble[2159]. Au-delà de Plaka, toutes les piétonnisations furent des gestes limités et elles n'ont pas réussi à faire partie des politiques du transport et du foncier. Cela a eu, surtout dans les cas des zones centrales, des effets déstabilisants comme la surconcentration des commerces et des lieux de divertissement. Les voies piétonnes dans le centre commercial sont devenues davantage des *faits saillants* et moins des ambiances intégrées dans une trame cohérente des espaces publics. Dans plusieurs cas, les pouvoirs locaux utiliseront les piétonnisations comme des feux d'artifice pendant leur campagne électorale[2160]. Toutefois, les effets directs que ces voies ont eus sur la vie des quartiers ont été positifs : diminution des accidents et du bruit, amélioration de la qualité de l'environnement.

Dans les quartiers résidentiels, la *solution* de la voie piétonne se limite à un embellissement réussi mais elle reste un geste isolé par rapport aux conditions générales de la vie du quartier. Les piétonnisations n'ont pas pu éveiller un comportement vert chez les habitants et elles n'ont pas contribué à la mise en place des politiques de stationnement et des transports en commun à long terme. De plus, aucune étude globale n'a jamais ét faite pour hiérarchiser le rôle des nombreuses voies piétonnes dans le système urbain, ce qui aurait permis d'établir des relations entre les deux. Ainsi, une voie piétonne de quelques mètres, ne servant qu'une dizaine d'immeubles, était gérée de la même manière que celles se trouvant à côté d'une placette ou d'une église accueillant des événements significatifs de la vie quotidienne des habitants. Par ailleurs, leur impact sur le prix du foncier n'a jamais été examiné ou contrôlé[2161].

[2157] Entretien avec Vagia Touri
[2158] Entretien avec Vagia Touri
[2159] ΓΙΑΝΝΑΚΟΥΛΑΣ, Α., ΚΕΡΟΣ, Σ., *Οι πεζοδρομήσεις στο κέντρο της Αθήνας σήμερα,* φοιτητική εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 1988
[2160] ΤΟΥΡΗ, Β., « Πεζόδρομοι της Αθήνας. Προβλήματα σχεδιασμού και σωστής επιλογής », *op.cit.*
[2161] ΚΕΖΑ, Λ., « Πεζά ζητήματα », *Το Βήμα*, 15 Ιουλίου 1994

Aucune évaluation non plus n'a été réellement faite concernant l'accueil de ces espaces par les habitants ; seuls les architectes en ont fait une de manière empirique lorsque, après la fin des travaux, ils allaient observer la vie dans la rue et discutaient avec les habitants qui, dans la plupart des cas, étaient satisfaits car les voies piétonnes sont devenues des *noyaux de la vie commune en offrant à tous ceux qui restaient dans leurs appartements un espace libre vital*[2162]. Ces nouveaux espaces avec des arbres à proximité des maisons étaient un luxe auquel les Athéniens n'avaient jamais goûté auparavant. Dans d'autres cas, les voies piétonnes sont devenues des sources de nuisances importantes (surtout pendant la nuit), de saleté et d'inconfort pour les habitants. De plus, même si ces derniers étaient – officiellement – informés au début de chaque travail sur la voirie, leur opinion n'était pas prise en compte dans la procédure décisionnelle.

Le citoyen avait le droit de consulter le plan proposé par les services techniques mais il n'était pas réellement sollicité pour se positionner face aux décisions esthétiques de l'étude de piétonnisation. Finalement, la participation des habitants se limitait soit à approuver la piétonnisation en ne se prononçant pas de vive voix, soit à répondre par une *objection* [*enstansi*] conduisant à la réévaluation de la question par le Conseil municipal. Dans le cas des piétonnisations des petites rues, où la participation des habitants avait plus de sens, il était difficile qu'ils s'entendent entre eux. En revanche, pour les rues centrales, les commerçants et les chefs d'entreprise se réunissent sans problème pour s'opposer au projet, de sorte que le grand nombre de réactions ralentit très souvent la progression des projets. Parmi les piétonnisations effectuées au cours des années 80, plusieurs ont duré entre deux ou cinq ans avant que la Ville ne les considère comme une affaire close.

Quant à la phase de la conception, elle pouvait aussi durer longtemps. Dans la majorité des cas, chaque projet de piétonnisation d'une rue est attribué à un seul architecte/ingénieur au sein des services techniques. Ce dernier travaille seul sur la phase de la conception et décide individuellement de l'esthétique, des matériaux et des usages envisagés pour la nouvelle voie. Dès lors, l'architecte considère le projet comme étant son œuvre et cette *personnalisation* de la procédure a conduit à une certaine révision des principes et des idées. Le responsable de l'étude est en même temps, du moins jusqu'au début des années 90, chef du projet et responsable de la coordination des prestataires sur le terrain. Cela permet à l'architecte de surveiller tous les stades du projet et de contrôler tant la conception que la phase opérationnelle. Toutefois, cet *avantage* n'a pas pu être largement exploité. La coordination avec les différentes équipes reste difficile :

> *Il faut reconnaître que lorsque nous faisions une piétonnisation nous avions besoin d'une quantité de données au préalable… où passeront les réseaux de la voirie par exemple… cela était en soi un grand obstacle car les Sociétés de l'eau et de l'électricité nous filaient des plans qui ne correspondaient pas à ce qu'il y avait en réalité dans le sous-sol… ils ne faisaient pas exprès, ils ne savaient pas eux-mêmes non plus par où passaient les réseaux. On était donc obligé de faire des coupes dans le bitume pour tester chaque fois l'emplacement exact de chaque réseau… mais il faut avouer que, malgré la mauvaise organisation, nous étions tous envahis par un sentiment d'enthousiasme, tout était nouveau pour nous… nous sentions que nous participions à quelque chose de très important pour la ville.* [Fenia Karasavvidou_APu]

Les voies piétonnes qui lieront leur essor au petit commerce, recevront les plus fortes critiques de la part des commerçants. Dans la plupart des cas, les projets réalisés au sein du centre historique conservent les activités mixtes des rez-de-chaussée, même si certains d'entre eux rassembleront au fur et à mesure un type spécifique de

[2162] Entretien avec Vagia Touri

commerce[2163]. Cette spécialisation du commerce n'a toutefois pas conduit à une homogénéisation paysagère car la petite surface des commerces assurera une variété dans les façades des rez-de-chaussée. La voie piétonne, tant dans le quartier résidentiel que dans le centre-ville, sera ainsi liée à la petite échelle des formes urbaines et à l'intensité des rapports sociaux. La plupart des commerces sur les voies piétonnes du centre (51,6 %) n'ont que deux employés et les propriétaires s'occupent de tisser des relations quotidiennes avec leurs clients ; celles qui se trouvent dans des petites rues traditionnelles n'ont pas beaucoup influencé la mixité du petit commerce qui se base davantage sur des articles d'habillement, des outils, des produits, des ustensiles et moins sur la restauration qui ne représente que 10 %. Enfin, la majorité des voies piétonnes créées entre 1975 et 1990 dans le centre-ville, resteront, tant au niveau de leur fonction que dans l'imaginaire des Athéniens, davantage des espaces de passage quotidiens et moins des destinations en soi.

7.3 La marche, dernier recours pour la revitalisation du centre historique depuis 1990

7.3.1 La marche cherche ses alliés : refonte du réseau des transports en commun

Au début des années 90, une série de changements au niveau du réseau des transports en commun[2164] influencera le fonctionnement mais aussi le paysage des espaces publics du centre-ville[2165]. En été 1991, la société *Attiko Metro* est inaugurée dans le but d'étudier et de procéder à la construction de deux nouvelles lignes de métro couvrant la région d'Attiki. *Attiko Metro* commence un processus titanesque d'enregistrement des occupations du sol dans toute la métropole[2166], ce travail d'analyse n'a cependant pas abouti à la rédaction d'un Schéma directeur. Ainsi, les investissements dans le réseau des transports en commun se poursuivront sans tenir compte d'une vision globale du développement de la capitale. Au même moment que le pouvoir central annonce sa politique d'assainissement et de renforcement des transports en commun[2167], la *planification* du territoire est soumise aux intérêts de l'activité économique privée qui continue à fleurir le long des axes routiers.

À la fin de 1993, les droits du réseau des transports en commun de la capitale sont transférés à l'État grec[2168]. L'Organisme des transports urbains d'Athènes (Ο.Α.Σ.Α.) est une personne morale de droit privé agissant sous le contrôle absolu du ministère des Transports, son objectif de l'organisme est la mise en place des stratégies d'assainissement du réseau existant et du développement des réseaux en site propre. Les autorités et les milieux scientifiques se sont déjà mis d'accord : toute volonté de *sauver* le centre-ville nécessitera le rétablissement d'un réseau efficace des transports en commun[2169]. En 1993, le maire d'Athènes, Antonis Tritsis, publie une étude proposant le retour du tram dans le centre historique d'Athènes. La question de la pollution atmosphérique s'impose à l'époque de manière concrète[2170] et Tritsis cherche à installer un mode de transport en commun non

[2163] ΤΣΟΥΒΑΔΑΚΗΣ, Ι., « Δομή εμπορίου κατά μήκος πεζοδρόμων στο κέντρο της Αθήνας », *Τεχνικά Χρονικά,* τ. 11, τευχ. 4, 1991, pp. 195-218
[2164] Ο.Α.Σ.Α., Η αναδιοργάνωση των αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας, Αθήνα : Ο.Α.Σ.Α, 1989
[2165] Après 1988, les projets de piétonnisations, initiés par la Ville d'Athènes diminuent. Cf. Annexe 14
[2166] ΜΠΑΤΣΟΣ, Δ.Β., « Το μετρό στην πορεία υλοποίησης και η παρέμβαση του στη μορφή της πόλης », In *Μεγάλα έργα και ρυθμίσεις στην Αττική*, Αθήνα, 3-4 Ιουνίου 1993
[2167] ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ, Δ., « Μετρό και τραμ », *Νέα Οικολογία*, τευχ. 157, 1997, p. 8
[2168] Ο.Α.Σ.Α., *Μελέτη Προέλευσης Προορισμού*, Αθήνα : Ο.Α.Σ.Α., 1983. Cf. aussi Ο.Α.Σ.Α., *Μελέτη αναδιάρθρωσης δημόσιων συγκοινωνιών*, Αθήνα : Ο.Α.Σ.Α., 1993
[2169] ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., « Μεταφορές και κοινωνικό περιβάλλον », *4 Τροχοί*, τεύχ. 273, Ιούνιος 1993, pp. 186-190
[2170] Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., *Αττική SOS*, Αθήνα : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1994

polluant afin de *restaurer la physionomie historique d'Athènes*[2171]. L'étude propose la réutilisation des lignes banalisées au milieu du XX^{e} siècle[2172] et une attention particulière sera accordée à la liaison entre les sites archéologiques et l'Acropole, les grandes places et les principales portes d'entrée à la ville : *La continuité entre les espaces verts est indispensable afin de motiver les piétons à marcher sur de plus longues distances dans la ville*. Le retour du tram est vu comme une occasion pour désencombrer les rues du stationnement et, selon les rédacteurs, il ne sera efficace que s'il agit en tant que colonne vertébrale d'un réseau dense de voies piétonnes (Carte 36). Cependant, la renaissance du tram ne voit pas le jour à cette époque ; le trafic s'intensifie et aucune solution viable n'est proposée.

Établir un réseau dense de mobilités douces ne semble pas être une solution facile car le tissu du centre a toujours été construit au détriment des espaces libres. Cependant, la Ville publie une étude en 1993 dans laquelle elle propose la réorganisation des déplacements dans la capitale dans le but de faciliter une meilleure connexion entre les moyens de transport et l'augmentation de la marche au cours des trajets quotidiens[2173], mais l'étude n'est pas appliquée dans son intégralité. La population d'Athènes passe de deux millions d'habitants en 1960, à 5 millions en 2000, les déplacements journaliers en voiture explosent[2174], et, en 1999, seulement 7 % des déplacements quotidiens dans l'agglomération s'effectue à pied tandis que les vélos sont presque inexistants. Plusieurs amendes imposées par la Commission européenne obligent Athènes à accélérer la mise en place de modes collectifs non polluants, mais le défi est colossal ; l'augmentation du kilométrage atteint 700 %[2175]. En 1999, les investissements dans les routes sont estimés à 40 % du total des investissements publics. Le centre-ville compte 22 000 voitures illégalement stationnées, tandis que l'Association des ingénieurs des transports estime la vitesse moyenne dans le centre-ville à seulement huit kilomètres à l'heure[2176]. Chaque année, 130 000 nouvelles voitures viennent s'ajouter au parc automobile d'Athènes. Le fléau du stationnement conduit le gouvernement à voter une loi imposant des *pilotis* (pour assurer le parking) dans chaque nouvel immeuble. Le détachement des habitations du sol naturel et l'invasion des rues par les voitures, banaliseront et isoleront tout effet positif des voies piétonnes. Les trottoirs, qui n'excèdent pas un mètre, sont inaccessibles à cause des voitures illégalement stationnées sur une surface déjà restreinte de la chaussée.

Dans une étude publiée par EPOM en 2006, les déplacements pédestres ne représentent que 8 % contre 53 % pour les déplacements motorisés[2177]. Cette *faiblesse* de la marche est choquante mais elle s'explique logiquement par la tradition d'Athènes de *cajoler* la voiture au détriment de l'environnement pédestre. En 2003, en vue des Jeux olympiques, le gouvernement approuve une loi pour la construction de trente-six garages sous des places publiques et des parcs du centre[2178]. Or, certains soulignent que la satisfaction des conducteurs ne rime pas nécessairement avec les besoins d'une grande partie de la société : *Les seuls qui ne sont pas concernés par la voi-*

[2171] ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ*, Σύστημα τραμ για την ιστορική Αθήνα*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1991
[2172] Le retour du tramway, comme un catalyseur de développement des centres urbains, fut une politique volontariste après les années 80 dans des nombreuses villes européennes qui avaient abandonné ce mode de transport après la fin de la deuxième guère mondiale et jusqu'aux années 70. Cf. WOLFF, J.-P., « Le tramway : au cœur des enjeux de gouvernance entre mobilité et territoires », Revue Géographique de l'Est, vol. 52, no. 1-2, 2012 [En ligne]
[2173] ΓΑΒΡΙΕΛΑΤΟΣ, Ε., ΚΟΛΛΙΟΠΟΥΛΟΥ, Σ., ΚΥΔΩΝΙΑΤΗΣ, Λ., *Πολεοδομική μελέτη κυκλοφορίας Δήμου Αθηναίων*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, Φεβρουάριος 1993
[2174] ΕΥΘΥΜΙΟΠΟΥΛΟΥ, Η., « Οι πόλεις χωρίς αυτοκίνητα η λύση που κερδίζει έδαφος », *Καθημερινή*, 25 Ιουλίου 1993
[2175] On estime qu'une personne sur quatre possède une voiture à Athènes. Cf. POMONTI, V., « Politiques urbaines et mobilité durable : analyse comparée d'Athènes et Amsterdam », *Écologie & Politique,* no. 29, 2004, pp. 53-68
[2176] Σ.Ε.Σ., *Οδοιπορικό για τις μετακινήσεις στην Αθήνα της επόμενης δεκαετίας - από τη συμφόρηση στη βιώσιμη κινητικότητα,* 2009. Voir aussi la communication du président des ingénieurs de transport au sujet de l'avenir des transports urbains présentée en 2008
[2177] European Platform on Mobility Management. Cf http://www.epomm.eu/tems/result_city.phtml
[2178] ΣΚΛΑΒΟΥΝΟΣ, Γ., « Στάθμευση εναντίον πεζών », In *Πεζοί...είδος υπό διωγμόν*, Αθήνα, 7 Μαΐου 2003

ture mais qui sont sérieusement menacés par cette asphyxie du centre, sont les piétons, les enfants et les personnes âgées ; toutes ces personnes ensemble représentent finalement une très grande partie de la population[2179]

La communauté académique soutient la promotion des modes en site propre[2180], considérant que l'espace urbain est saturé par la voiture. Mais la société reste méfiante face à la performance et au confort des transports publics. Les Jeux olympiques seront la chance ultime pour développer un réseau viable de transports en site propre[2181]. Les pouvoirs publics, fascinés par la réussite de Barcelone, rêvent de transformer Athènes, et le double objectif d'assainir les transports et d'aménager les espaces publics pèse sur chaque projet. Cependant, la grande majorité des travaux olympiques se dispersent dans la région[2182]. Le seul projet ayant un impact considérable sur le centre-ville est l'inauguration de deux nouvelles lignes du métro en 2000, dont les stations desservent surtout le centre et le réseau encore faible n'arrive pas à alléger les sept millions de déplacements quotidiens entre l'habitat et le travail[2183].

En 2000, la marche n'est pas encore arrivée à trouver sa place au sein des politiques publiques et cela se reflete sur la repartition des modes de circulation au sein de la municiplaite d'Athenes (Figure 9). L'Union européenne annonce que la question de la mobilité ne peut plus être l'affaire de chaque nation et qu'elle doit être gérée de façon commune à l'échelle de l'UE. À cet effet, elle finance tous les six ans la participation de la Grèce aux programmes comme *Carfree cities* ou La semaine de mobilité durable. Or, le pouvoir central semble peu préparé à intégrer la marche dans ses politiques et évite d'annoncer des objectifs concrets ou des contrôles stricts sur le comportement des conducteurs. Le ministère a publié, entre 1986 et 1990, un rapport avec des détails sur la construction des voies surtout pour la prise en compte des personnes à mobilité réduite, *Οδηγίες Σχεδιασμού για την Αυτόνομη Διακίνηση και Διαβίωση ΑμεΑ*[2184]. Ce manuel, ainsi que sa réédition en 1996 et 1997, devient une source importante d'informations techniques sur l'aménagement des voies pour les usagers non motorisés. Le chevauchement des responsabilités entre les services empêche une coordination efficace pour atteindre les objectifs du *Livre Vert* de 2007. Des actions isolées pour la promotion des modes doux sont surtout menées par l'administration locale. Le ministère des Transports demande en 2000 à l'École Polytechnique d'Athènes d'étudier la création de pistes cyclables dans plusieurs villes grecques[2185,2186], et parallèlement, le laboratoire de mobilité urbaine au sein de cette école est le seul à focaliser ses enquêtes sur les comportements des piétons dans les rues[2187]. La marche est cependant très souvent présentée dans la Presse comme une pratique dangereuse dans le centre de la ville[2188] congestionné. Nous lisons sur un croquis caricatural des années 90 : *Dans quelques années les Athéniens seront divisés en deux catégories ! Ceux qui ont trouvé pour se garer et ceux qui cherchent toujours* (Image 67). Le pourcentage de la participation des piétons aux accidents dans la rue représente entre

[2179] ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., « Αρχιτεκτονική της αστικής κυκλοφοριακής οργάνωσης », *Τεχνικά Χρονικά,* τ. 4, τευχ. 3, 1984, pp. 37-56
[2180] ΚΟΥΡΟΥΖΙΔΗΣ, Σ., « Επιτέλους τραμ », *Δαίμων της οικολογίας*, τευχ. 11, Ιανουάριος 2002. Cf. ΠΕΤΡΑΚΗΣ, Κ., « Περί του τράμ και της ουσίας του κοινωνικού διαλόγου », *Δαίμων της οικολογίας*, τευχ. 13, 2002. ΚΟΥΡΟΥΖΙΔΗΣ, Σ., « Έξι νέες γραμμές τραμ στην Αθήνα », *Δαίμων της οικολογίας*, τευχ. 24, 2003
[2181] ΚΟΥΡΟΥΖΙΔΗΣ, Σ., « Γιατί όχι στο τραμ », *Αυγή*, Μάρτιος 2002
[2182] PRANLAS-DESCOURS, J.-P., VELLY, M., (eds.), *Panoramas européens*, Paris : Pavillon de l'Arsenal, 2000
[2183] BURGEL, G., « Athènes, capitale olympique », *Historiens et Géographes*, no. 388, pp.343-362
[2184] ΛΕΒΕΝΤΗ, Α., Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., *Σχεδιάζοντας για όλους*, Αθήνα : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1998
[2185] ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., « Νομοθεσία και πολιτικές για την προώθηση του ποδηλάτου στην Ευρώπη : οι παλινωδίες », (http://www.podilates.gr/?q=node/465)
[2186] ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., ΜΗΛΑΚΗΣ, Δ., ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ, Κ., *Το ποδήλατο σε 17 ελληνικές πόλεις. Οδηγός εκπόνησης μελετών*, Αθήνα Υ.Ε.Π.Θ., Ο.Ε.Δ.Β., 2004
[2187] ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., ΤΣΩΡΟΥ, Φ., « Παράγοντες επηρεασμού της συμπεριφοράς των πεζών σε διασταύρωση. Η Περίπτωση της Κατεχάκη / Μεσογείων στην Αθήνα », *Τεχνικά Χρονικά, τ.* 1, τευχ. 6, 2006, pp. 21-33
[2188] ΓΙΑΝΝΑΡΟΥ, Λ., « Παγίδες θανάτου οι πεζόδρομοι της Αθήνας », *Καθημερινή*, 3 Μαΐου 2008

17 % et 25 %[2189]. Les commerçants seront les plus grands défenseurs des libertés des conducteurs dans le centre de la ville[2190]. Les médias présentent rarement la marche comme une activité sportive[2191] et l'absence de mesures concrètes prises par l'État, ainsi que le manque d'un large consensus social rendent difficile sa promotion. Une étude menée sur les comportements des piétons dans le centre-ville montre que la marche à pied n'est pas particulièrement choisie comme moyen principal de déplacement[2192], elle est plutôt utilisée comme complément de leurs déplacements motorisés ; seulement 20 % des Athéniens marchent plus de 500 mètres. La vitesse du piéton ne semble pas être influencée par la largeur des trottoirs mais les Athéniens sont régulièrement obligés de descendre sur la chaussée, augmentant ainsi la dangerosité de leurs trajets[2193].

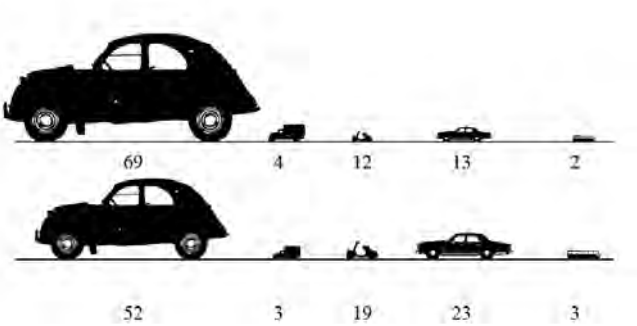


Figure 9 : Schéma représentant l'analogie entre les différents modes de transport dans la municipalité d'Athènes. En haut, figurent les pourcentages des modes utilisés en dehors de l'anneau du contrôle de circulation (δακτύλιος) et en bas les pourcentages des modes utilisés à l'intérieur de l'anneau

Image 67 : Croquis du cartooniste Kostas Mitropoulos critiquant l'usage excessif des voitures particulières dans la ville. Le titre indique *Dans quelques années les Athéniens seront divisés en deux catégories ! Ceux qui ont trouvé une place pour se garer et ceux qui cherchent toujours* (Source: image retirée de l'archive personnelle de Giorgos Sarigiannis)

[2189] ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., « Τα εμπόδια στο περπάτημα, ποσοστική αποτίμηση στην περίπτωση της Αθήνας », *Δίκαιο και Περιβάλλον*, τευχ. 39, Ιανουάριος 2007, pp. 38-44
[2190] Entretien avec Dora Galani
[2191] ΚΑΪΤΑΝΙΔΗ, Μ., « Η υγεία κάνει...περίπατο », *Τα Νέα*, 14-15 Φεβρουαρίου 2009
[2192] ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., « Τα εμπόδια στο περπάτημα, ποσοστική αποτίμηση στην περίπτωση της Αθήνας », *op.cit.*
[2193] *Ibid.*

L'étude d'*Attiko Metro* [*Meleti Astikon Metakiniseon*] (*Μελέτη Αστικών Μετακινήσεων* M.A.M) sur les déplacements quotidiens est en effet la première à examiner plus en profondeur le comportement piétonnier. L'étude utilise des comptages effectués dans de nombreuses rues de la ville et propose des largeurs optimales pour les trottoirs. Ses conclusions sont inattendues : environ 700 000 personnes recourent à la marche comme mode de déplacement quotidien sans compter les trajets de moins de 500 mètres et en ce qui concerne les trottoirs centraux, les flux piétonniers atteignent 180 piétons par minute. L'étude révèle la tendance des Athéniennes à traverser la rue en dehors des passages pour piétons qui sont aménagés sans tenir compte des largeurs des rues, de l'existence de commerces ou de terres-pleins. Huit cent quatre-vingt-six parties des voies ont été identifiées comme piétonnes, tandis que deux cent trente sont caractérisées, dans l'étude, comme des voies de *circulation mixte*. Toutefois, malgré les 6.5 kilomètres de voies *accueillantes* pour la marche, ce nombre ne représente que 0.5 % de la surface totale de la voirie et, dans 76 % des cas, la fréquentation des voies piétonnes n'est pas intense au quotidien[2194]. Quant au centre d'Athènes, en marchant pendant quinze minutes le piéton peut couvrir une distance de neuf cents mètres (Annexe 11)[2195]. Comme le soutiennent certains chercheurs grecs, il est difficile de définir *à priori* la distance que le piéton a envie de parcourir[2196]. Encore en 2006, les Athéniens se trouvent face à de nombreux obstacles qui les découragent à poursuivre leur itinéraire : des malfaçons sur la chaussée, des rampes de pilotis qui s'étalent sur les trottoirs, des terres-pleins insuffisants, un manque d'illumination et des trottoirs très étroits par rapport aux flux qu'ils supportent[2197].

La législation grecque protège strictement l'espace attribué au piéton, dont la libre circulation dans l'espace public est un droit garanti par l'article 5 paragraphe 1 de la Constitution grecque ; l'assurance de ce droit est une obligation de l'État[2198]. Les Codes de la construction que de la route, reconnaissent les trottoirs comme partie vitale de l'espace public et stipulent que leur maintien ou leur aménagement doit s'effectuer sans présenter d'obstacles au mouvement des piétons[2199]. Selon l'article 5 de la Constitution, chaque citoyen a le droit d'accéder librement aux biens communs et donc à l'espace public. Les Réglementations générales de la construction (paragraphe 2 de la loi 1577/1985), mais aussi le Plan local de la Ville, définissent analytiquement quels sont les espaces publics. La législation[2200] définit les trottoirs comme un *espace public réservé aux piétons* dont l'entretien et la protection doivent être assurés par l'État et certaines lois[2201] spécifient les droits des piétons sur la chaussée dans des cas particuliers. Toute construction ou installation temporaire qui empêche le passage du piéton sont interdites, comme le stipule le Code du droit de l'urbanisme nous lisons : *Les trottoirs, des espaces publics construits, reconstruits, réparés et entretenus afin d'assurer la continuité du trafic, la sécurité et sans entraves pour les piétons sur leur surface*[2202]. Le stationnement est aussi strictement interdit sauf dans le cas d'une signalisation particulière. La bonne application des lois et la rédaction de règles spécifiques sur l'utilisation des voies piétonnes relèvent de la responsabilité de chaque municipalité.

[2194] ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, « Η υπάρχουσα κατάσταση των μεταφορών στο Νομό Αττικής », In *Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό*, τ. 2, Αθήνα : Αττικό Μετρό, 2000, et notamment p. 81

[2195] ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., *Περπάτημα - ποιοτικές και ποσοτικές προσεγγίσεις*, Επί διπλώματι μεταπτυχιακή εργασία, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, 2006

[2196] IACONO, M., KRIZEK, K., EL-GENEIDY, A., Access to destinations. How close is close enough? Estimating accurate distance decay functions for multiple modes and different purposes, Minnesota : Hubert H. Humphrey Institute of Public Affairs University of Minnesota, May 2008

[2197] ΧΑΤΖΗ, Χ., ΒΙΤΤΗΣ, Ν., ΣΑΓΙΑΣ, Κ., Πόρισμα. Η παρακώλυση της άσκησης του δικαιώματος στην κοινή χρήση των πεζοδρομίων, Συνήγορος του Πολίτη, Δεκέμβριος 2006

[2198] *Ibid.*

[2199] Cf. la loi 2696/1999

[2200] L'art. 13, paragraphe 1 du décret royal 24-9/20-10-1958, l'art. 2, paragraphe 4 de la loi 1577/1985 et les art. 2122 et 47123 des Réglementations de construction (ΚΟΚ) issues de la loi 2696/1999

[2201] Selon l'art. 23, paragraphe 1125 du décret 17-7/16-8-1923 en relation avec l'art. 2, paragraphe 1126 de la même loi

[2202] Selon l'art. 367 du décret présidentiel 27/1999 (Κώδικας Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας). Cf. ΦΡΑΤΖΕΣΚΑΚΗΣ, Ι.Μ., ΠΙΤΣΙΑΒΑ-ΛΑΤΙΝΟΠΟΥΛΟΥ, Μ., ΤΣΑΜΠΟΥΛΑΣ, Δ., « *Πεζοί », op.cit.*

En 1999, le nouveau Code de la route tentera de renforcer le rôle du piéton dans l'espace public. Pour la première fois, toutes les personnes à mobilité réduite (ceux qui poussent des chariots, des poussettes et les vélos sans moteur) sont aussi considérées comme des *piétons*. Or, le Code déterminera également les responsabilités du piéton sur la voie en précisant qu'il est le seul responsable dans le cas d'un accident provoqué par sa négligence et qu'il est donc considéré comme un usager égal aux autres. Le Code donne néanmoins une définition assez floue du terme *voie piétonne* qui est *la rue à usage exclusif du piéton*[2203]. Même si l'intention du législateur est de protéger encore plus ce dernier, le texte de 1999 permet de grandes marges d'interprétation par rapport aux usages qui sont permis sur une voie piétonne. Dans la pratique, l'idée de la *voie piétonne exclusive* cherche à être bannie, mais en réalité, elles sont très souvent utilisées aussi par les cyclistes ou par les motos. Il devient ainsi clair que la législation essaye de protéger le piéton dans des espaces spécialement aménagés pour lui sans pouvoir cependant assurer sa sécurité dans l'ensemble de la ville. Les limites de vitesse sont assez élevées dans plusieurs zones et le respect pour les piétons n'est pas encore un acquis culturel. Dans le Code de 1999 nous lisons : *Il n'y a aucune raison de continuer à avoir peur de la voiture car celle-ci n'est pas dangereuse pour les piétons pour lesquels des mesures spécifiques de protection ont été prises. Par conséquent, les piétons doivent aussi aider la facilitation de la circulation dans les grandes villes, en étant toujours attentifs et vigilants*[2204].

La présentation d'un programme public pour la promotion de la mobilité douce n'apparaît finalement qu'en 2012. La Municipalité d'Athènes annonce son intention de désencombrer l'espace public et à cette fin, elle veut redoubler, en l'espace de dix ans, les déplacements qui s'effectuent à pied et diminuer le stationnement sur la voie[2205]. Cependant, le programme s'avère fort ambitieux pour la réalité athénienne et n'arrive pas à être appliqué.

Au-delà du cadre législatif et de quelques programmes pilotes, la marche n'est donc pas promue de manière active, le piéton est encore considéré comme un être faible qui a besoin de protection. Et l'on constate que l'amélioration des conditions de la marche n'occupe qu'un second plan au sein d'autres politiques visant un meilleur fonctionnement du système voie-véhicule-ville[2206]. Au début des années 90, les piétons profiteront de la promotion des deux roues dans les rues du centre-ville et ils seront temporairement soulagés de l'intensité du trafic véhiculaire. Les motocyclettes consomment beaucoup moins d'espace sur la chaussée et les autorités pensent que cela atténuera la congestion à long terme, sauf que les piétons seront vite confrontés à l'expansion des deux-roues, provoquant ainsi de nouveaux conflits sur la chaussée :

> *À mon avis il est plus facile de trouver un équilibre entre la voiture et le piéton qu'entre les motos et le piéton, car vous voyez elles lui font beaucoup plus concurrence … en effet, elles se déplacent sur tous les espaces où le piéton peut se mouvoir, sauf qu'elles le font à une vitesse considérable.* [Elsa Tsekoura_AH]

La promotion de la marche n'est ni une priorité au sein des mesures prises par la Ville au sujet des espaces publics, ni une politique consciente. La *sécurité routière* (et donc le confort du piéton) est gérée par des disposi-

[2203] ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., « Προς κατάργηση οι πεζόδρομοι ; », *Tvxs*, 3 Νοεμβρίου 2012, (http://tvxs.gr/news/egrapsan-eipan/pros-katargisi-oi-pezodromoi-toy-thanoy-blastoy)
[2204] Cf. loi 2696/1999
[2205] ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, *Στρατηγικό σχέδιο της Αθήνας για τη βιώσιμη κινητικοτητα και τις μεταφορές*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 2012. Cf. l'annonce officielle du lancement du programme sur le site de la Ville d'Athènes, (https://www.cityofathens.gr/node/19684)
[2206] ΑΥΦΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ, Γ., ΜΠΑΣΜΠΑΣ, Σ., ΛΑΤΙΝΟΠΟΥΛΟΥ, Μ.Π., « Δίκτυα ροής πεζών και οδική ασφάλεια. Μια πρόταση για τις δυτικές συνοικίες της Θεσσαλονίκης», In *1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας*, Θεσσαλονίκη, 28-29 Μαρτίου 1994

tions législatives mais elle n'est pas intégrée dans une stratégie officielle envisageant à promouvoir des déplacements quotidiens durables[2207].

7.3.2 Reconnaissance de l'espace du piéton, dans l'aménagement des quartiers résidentiels d'Athènes

Vers la fin des années 80, les quartiers au cœur de la ville se trouveront menacés par la dégradation de leur environnement physique. En 1990, Antonis Tritsis, en tant que maire d'Athènes[2208], lance un programme majeur pour la *réforme* [*anasygkrotisi*] complète du centre-ville, en étant convaincu qu'elle ne peut se faire qu'en éloignant la voiture de ce dernier. Afin de promouvoir ses objectifs, il s'appuie sur des services techniques de la municipalité, en recourant à un personnel compétent sur les questions concernant l'espace public. Le but de Tritsis est de faire un programme de la ville solide et indépendant de la *surveillance* des ministères :

> *Nous avions toutes les compétences et le personnel nécessaire pour lancer une vraie politique ambitieuse au sein de la municipalité… c'était une époque où les services techniques de la Ville comptaient quatre-vingts architectes dans la Direction d'architecture… parmi lesquels, je me souviens personnellement, une dizaine était formée à un très haut niveau et souvent diplômés d'instituts à l'étranger*. [Alexandros Tripodakis_AP]

Tritsis propose la création d'un *Bureau d'études d'Athènes* responsable de la coordination de toutes les questions sur l'aménagement et capable d'exercer ses fonctions indépendamment des changements de mandat au gouvernement. Le sujet de la marche est approché à travers une double perspective : premièrement, les services municipaux proposent des interventions *lourdes* comme la mise en souterrain de l'avenue *Akadimias* et la création de *parkings souterrains linéaires*[2209] en-dessous de chaque rue. Deuxièmement, la Municipalité vise à redynamiser la marche en restructurant la circulation dans l'ensemble du centre historique, et plus particulièrement par le retour du tram[2210]. Toutes les actions proposées par la Ville pendant cette période visent principalement une mise à niveau globale de l'espace public du centre. Dans des textes officiels, Tritsis insistera sur le besoin de créer des réseaux denses tant pour les trajets pédestres que pour les voies ferrées. La liaison – dans un système cohérent – de voies piétonnes qui étaient *dispersées* pendant la période précédente, devient la priorité de la municipalité. Pour mener jusqu'au bout cet enjeu colossal, Tritsis essayera de faire ce que Stefanos Manos avait déjà tenté quelques années auparavant : restructurer les équipes des employés et l'organisation du travail :

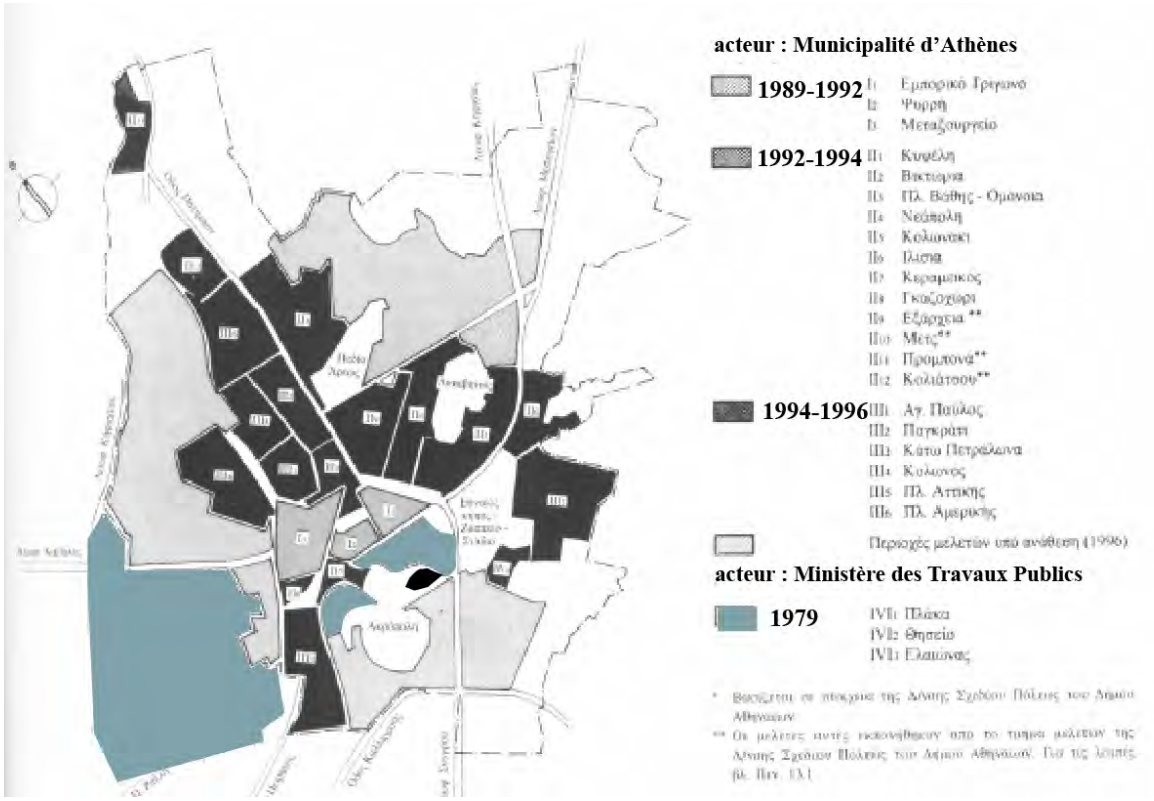
> *Pour la première fois, la Municipalité met en place un système de « follow-up » des travaux et cela grâce à la persistance du maire… nous avons travaillé quelques mois avec des calendriers stricts et des réunions hebdomadaires de toutes les équipes… Tritsis voulait non seulement que tous les participants d'un projet communiquent entre eux, mais aussi que tous les chefs de projet soient informés de la progression de l'ensemble des travaux… cependant cette tentative n'a pas pu donner les fruits escomptés à long terme car la structure proposée n'était pas officielle… comment le dire ? C'était une « folie », pourtant très logique, proposée par le maire. Elle n'était toutefois pas brevetable juridiquement.* [Alexadros Tripodakis_AP]

> *Tritsis voulait changer le « statu quo » des choses, il a cru à la réforme de l'image d'Athènes et il a tenté de structurer un plan stratégique robuste fondé sur de nombreux axes… au sujet de l'aménagement des espaces publics… en même temps, il connaissait bien les rigidités du secteur public, les intérêts politiques qui*

[2207] ΤΣΟΥΡΛΑΚΗΣ, Κ., « Πεζοί και οδική ασφάλεια στην Ελλάδα», In *Πανελλήνιο Συνέδριο οδικής ασφάλειας*, Πάτρα, 10-11 Οκτωβρίου 2005
[2208] Cf. Annexe 15 pour un tableau schématique de la succession des maires à la Ville d'Athènes
[2209] Entretien avec Alexandros Tripodakis
[2210] ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, Σύστημα τραμ για την ιστορική Αθήνα, *op.cit.*

favorisaient certaines études et en empêchaient d'autres… son plan était un plan d'attaque nous dirions… imaginez que moi, personnellement, en tant qu'architecte dirigeant ce Plan d'action de la Ville, je faisais quatre réunions par jour avec toutes les équipes et avec des prestataires qui avançaient sur les projets… ça nous fait vingt réunions d'avancement par semaine pour un total de vingt-cinq projets déroulés à l'époque. [Alexadros Tripodakis_AP]

Parallèlement au débat mené au sein des services techniques de la Ville, la Municipalité commande aux cabinets privés la rédaction des études urbaines [*poleodomikes meletes*] (Carte 35). pour l'ensemble des *synoikies* (quartiers) au sein de ses limites administratives. C'est la première fois que la Ville tente d'approcher globalement l'aménagement du territoire municipal. C'était d'ailleurs une prescription du Plan local d'urbanisme de 1985 qui prévoyait l'élaboration d'études urbaines sectorielles spécifiant l'application de ses lignes directrices. Entre 1992 et 1996, la Mairie octroie aux cabinets privés externes des études urbaines pour les quartiers de *Metaxourgeio*, *Psiri*, *Thisio*, *Petralona* et *Omonoia*. La mise en valeur des espaces publics à travers des réseaux de piétonnisations sera la pierre angulaire de ces études. Parmi ces dernières, celles ont trait aux zones du centre historique (*Psiri, Omonoia,* ou *Metaxourgeio*) doivent faire face à une triple difficulté : la proximité de ces quartiers du cœur touristique du centre, la fuite des habitants et des activités traditionnelles et le vieillissement du cadre bâti.



Carte 35 : Carte où figurent les études d'urbanisme menées à la demande de la Ville d'Athènes pendant les années 90 dans la plupart des quartiers du centre-ville (Source : image retirée aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes et retouchée par l'auteur)

Renverser la course du déclin de ces quartiers, fut l'enjeu principal des aménageurs. Dans le cas de *Psiri*, les ruelles autrefois animées perdent la pulpart de leur pittoresque au début des années 90. Entouré de quartiers populaires, *Metxaxourgeio* et *Gerani*, il a accueilli tout au long de son histoire des ouvriers qui travaillent[2211] dans les industries de la rue *Pireos*. Des petites rues calmes, des placettes fréquentées par des familles, des maisons sans ornements et une architecture originale néoclassique athénienne, forment le paysage de *Psiri* jusqu'au

[2211] ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, Κ., *Παλιές γειτονιές*, Αθήνα : Εστία, 1946

début du siècle. D'un point de vue morphologique, il se caractérise par une particularité : il se trouvait entre le plan géométrique de Kleanthis et Schaubert qui entoure la place *Koumoundourou* (ancienne place *Eleftherias*) et le quartier de *Monastiraki* avec des rues sinueuses et tracées à l'époque ottomane[2212]. Suite à la vague d'immigrants de 1922, la baisse du prix du foncier et la hausse des coefficients du sol contribueront à densifier le bâti. Jusqu'avant la Deuxième Guerre mondiale, *Psiri* était un quartier animé à toutes les heures de la journée dont les espaces publics sont surtout fréquentés par des familles qui habitent dans des maisons à deux étages et qui travaillent dans les commerces des rues *Sarri* et *Agatharxhou*. Sa structure sinueuse s'accompagne d'un tissu social très serré où les relations presque familiales, prédominent entre les habitants : *La solidarité était un fait quotidien, quand ma mère ne pouvait pas me surveiller depuis la fenêtre de notre maison, elle lançait un regard à la voisine de l'immeuble d'en face qui s'occupait d'avoir un œil sur moi pendant que je jouais dans la rue*[2213].

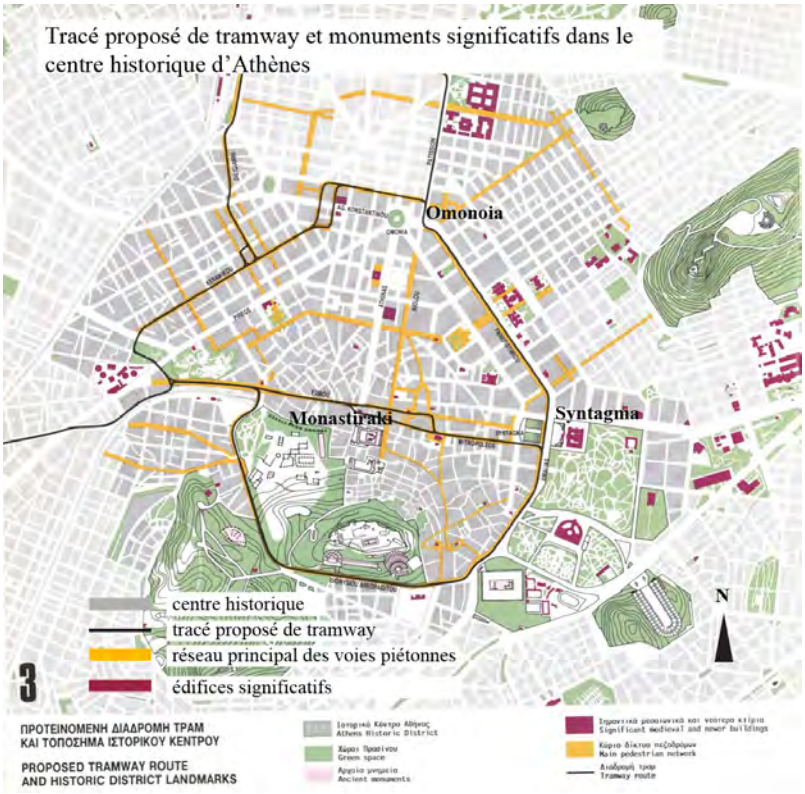
Psiri devient, au fil des années, *l'entrepôt*, le *laboratoire* de la ville et le *fournisseur* des mains-d'œuvres de *Monastiraki* et d'autres zones commerciales du centre[2214]. L'habitat bon marché et la dégradation des façades créent une ambiance familiale et détendue dans les rues. Au début du XX^{e} siècle, l'essor des commerces modernes sur les avenues *Stadiou* et *Ermou* diminuera le rôle du vieux centre commercial, de sorte que plusieurs artisans s'installent à *Psiri* en cherchant des prix de location moins chers. Après 1970, les bâtiments vides, les difficultés de parking et les façades qui s'écroulent deviennent les problèmes majeurs de la zone. La dégradation du quartier se fera principalement ressentir, dans les années 90, d'un point de vue physique et, ensuite, au niveau économique.

Au début des années 90, près de 6 000 personnes travaillent dans le quartier. Les entreprises individuelles représentent 59 % du total et sont dans leur majorité des entreprises familiales, avec 18 % de commerce de gros et 40 % d'artisanat (cuir, vêtement)[2215]. Le Plan d'urbanisme de 1985 considère *Psiri* comme une zone d'intérêt significatif pour la création d'un réseau piétonnier vu son emplacement névralgique entre les sites archéologiques et le centre commercial. Le ministère de l'Environnement (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε) propose la conservation de plus de deux cents bâtiments dans le but de *mettre en valeur la physionomie architecturale et historique du centre*. La première phase de l'étude urbaine reconnaît comme problème principal de la zone la *privatisation de l'espace public par les activités commerciales*[2216] dont l'expansion sur les voies est une habitude intrinsèquement liée à l'ambiance du quartier[2217]. Le stationnement de camions de fournisseurs et les étalages déployés sur les trottoirs sont des images courantes à *Psiri*. Ce qui est considéré comme un désavantage ou un désordre, fait en même temps la particularité de son paysage : *Le piéton conquerra difficilement son trajet, il s'habituera lentement aux maints dilemmes d'orientation qui lui sont posés, il sera étonné des possibilités alternatives pour réadapter son trajet*[2218]. Le quartier ne compte pas avec des monuments pouvant l'intégrer dans le groupe des zones touristiques célèbres, mais le réseau des espaces publics peut être considéré comme un monument en soi : *Espaces de surprises, d'une échelle humaine de petites oasis dans le tissu suffocant de la ville*. La zone vit sur-

[2212] Cf. le site officiel du ministère des Travaux publics et de l'Environnement (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.) http://www.minenv.gr /1/11/112/11203/g1120301.html
[2213] ΚΑΡΑΜΠΕΤΣΟΥ, Α.Α, « Οι πρώτες αναμνήσεις μου από τη συνοικία Ψυρρή », In Γ. Καιροφύλλας (eds.), *Αθηναϊκό Ημερολόγιο*, Αθήνα : Φιλιππότης, 2002, pp. 93-99
[2214] ΣΤΑΜΑΤΟΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., *Μελέτη ανάπλασης περιοχής Ψυρρή- Β' Φάση*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1992
[2215] *Ibid.*
[2216] *Ibid.*
[2217] ΜΗΤΣΑΚΗΣ, Μ., *Τα θεάματα του Ψυρρή*, Αθήνα : Καστανιώτης, 1996
[2218] ΣΤΑΜΑΤΟΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., Μελέτη ανάπλασης περιοχής Ψυρρή- Β' Φάση, *op.cit.*

tout aux rythmes du commerce : *La tranquillité s'installe quand les magasins ferment et les rues inondées de casseroles et de paniers se vident pour laisser la place aux employés qui rentrent à pied chez eux*[2219].

Les premières préconisations pour la mise en valeur du quartier sont influencées par des études effectuées sur des zones voisines. Les propositions faites pour *Gkazi*, *Metaxourgeio*, le triangle commercial et le projet du retour du tram (Carte 36), tracent les tendances générales de l'évolution de la partie ouest du centre-ville dont le rôle est progressivement lié à la culture et aux espaces de déambulation touristiques et récréatifs : *Nous ne pouvons pas envisager Psiri comme une zone exclusivement d'habitat dans un centre-ville qui s'oriente vers les activités culturelles*[2220]. L'étude sur *Psiri* signale que la qualification de certains bâtiments comme édifices protégés risquera de paralyser le marché immobilier et de conduire à l'éloignement massif des locataires. Plusieurs propriétaires seront obligés de conserver leurs biens et, dans la plupart des cas, ils préfèrent les laisser se dégrader. La base économique du quartier, constituée de petits commerçants, ne dispose pas des revenus nécessaires pour participer à la conservation du bâti. Tandis que la valeur esthétique du quartier s'accroît, *Psiri* perd de sa valeur en tant que zone d'artisanat. L'étude de 1992 propose enfin le rôle qu'il pourrait jouer dans le futur : *Un itinéraire touristique qui liera Monastiraki au pôle d'intérêt archéologique d'Académia Platonos à l'ouest*[2221].



Carte 36 : Carte sur la proposition de mise en place d'un système de tram dans le centre historique d'Athènes. La Ville d'Athènes vise à ce que ce réseau joue un rôle complémentaire et stimulant pour l'image et le fonctionnement des voies piétonnes déjà réalisées (Source : carte tirée de l'ouvrage ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, *Σύστημα τραμ για την ιστορική Αθήνα*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1991)

En ce qui concerne la circulation, l'étude propose des piétonnisations massives, relier le quartier à l'autre côté de la rue *Pireos* et mettre en valeur la place *Komoundourou*. Les aménageurs envisagent la création d'un itinéraire touristique qui se tissera autour des petites placettes, des îlots plantés d'arbres et des voies piétonnes animées par les nombreux théâtres qui existent déjà dans le quartier. Les concepteurs arrivent jusqu'à faire des propositions détaillées comme celle de surélever légèrement le parvis des voies piétonnes (à l'intérieur de toute la zone) afin

[2219] ΣΚΟΥΜΠΟΥΡΔΗ, Α., *Ψυρρή η γειτονιά των ηρώων,* Αθήνα : Πατάκης, 2003
[2220] ΣΤΑΜΑΤΟΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., Μελέτη ανάπλασης περιοχής Ψυρρή- Β' Φάση, *op.cit.*
[2221] *Ibid.*

de *décourager les traversées des voitures* (Image 68). L'étude sera approuvée mais les travaux ne commenceront pas à cette époque et les habitants ne seront pas réellement informés sur l'avenir du projet.

Depuis 1996, *Psiri* présentera les premiers signes de détérioration de son caractère et de sa transformation *d'un quartier populaire honnête, en un paradis de divertissement*[2222]. L'État n'exerce aucun contrôle sur le foncier et *Psiri* devient un quartier où le laisser-faire prédomine à tous les niveaux[2223]. À côté des nouveaux bars sur quelques voies piétonnisées, les ateliers d'usinage dispersent des barils d'essence sur le trottoir : *Qui expulsera qui, on ne sait pas, ce n'est pas encore clair,* dira le chroniquer Giannis Kairofyllas[2224].

C'est seulement après 2000 que les habitants commencent à sentir *que quelque chose se passe à Psiri*. Des rumeurs circulent au sujet de la revalorisation du quartier mais cela n'a pas un grand impact au sein du débat public. En revanche, le marché immobilier réagit très habilement et les agences de promoteurs ajouteront *Psiri* dans le groupe des zones de *haute qualité d'habitat* (avec *Acropoli, Thisio, Syntagma*). En 2003, un panneau placé à l'entrée de la zone annonce le programme *de revalorisation et de piétonnisation* s'élevant à 50 milliards de drachmes et coordonné par le ministère de l'Environnement (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.).

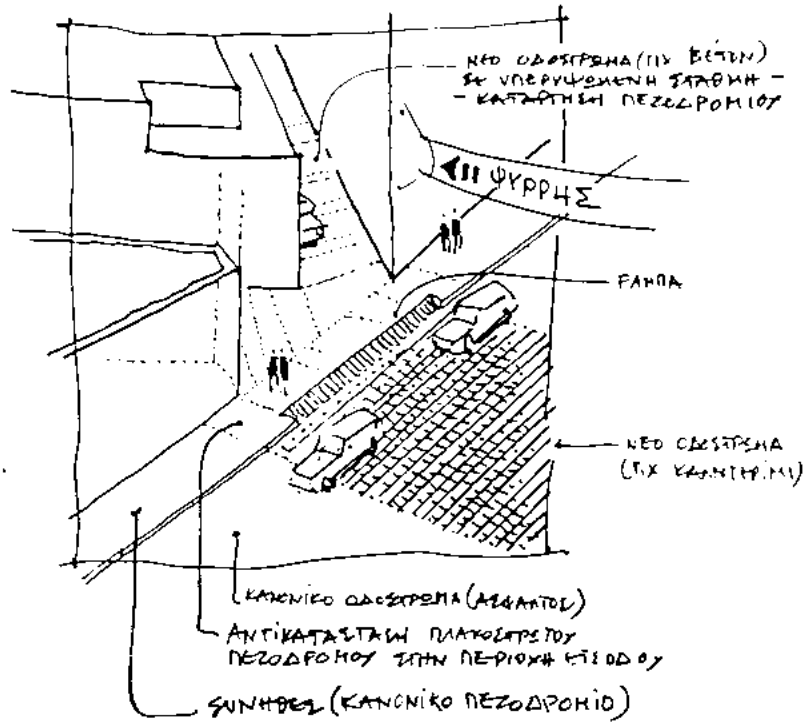


Image 68 : Schéma proposant la surélévation du réseau des voies piétonnes dans le quartier de Psiri afin de diversifier la zone du reste de la trame viaire (Source : image tirée de l'étude officielle ΣΤΑΜΑΤΟΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., *Μελέτη ανάπλασης περιοχης Ψυρρή - Β' Φάση*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1992)

La première tentative d'aménagement de *Psiri* s'effectue en 1984, lorsqu'un décret présidentiel, 84/1984, interdit l'installation de nouvelles unités polluantes d'artisanat. Le Plan local d'urbanisme souligne que l'aménagement du quartier est une des premières priorités de la politique publique et impose la diminution considérable du COS

[2222] ΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., « Η ανάπλαση του Ψυρρή », *Καθημερινή*, 28 Ιανουαρίου 1996
[2223] ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η ιστορία της συνοικίας Ψυρρή*, Αθήνα : Φιλιππότης, 2000
[2224] *Ibid.*

dans l'ensemble de la zone. En 1991, la Municipalité d'Athènes assigne à un cabinet privé l'élaboration d'une étude urbaine dont les propositions seront finalement approuvées par le ministère Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. en 1996[2225]. Entretemps, l'État approuve la désignation de cent quatre-vingt-dix-neuf immeubles comme monuments historiques[2226] et il exprimera, dès le départ, sa conviction (décret présidentiel publié dans le Φ.Ε.Κ 233/1998) que le quartier *doit conserver son caractère en tant que zone de production* sans qu'il se transforme en zone résidentielle. La préservation des activités traditionnelles d'artisanat est promue comme un moyen pour contrôler l'expansion des centres de divertissement nocturnes qui commencent à s'y développer. Les entreprises de restauration – installées dans la zone saturée de Monastiraki – visent *Psiri* comme un espace vital pour leur expansion. Les travaux de piétonnisation de quelques rues débuteront à la fin des années 90 à l'initiative de la Société pour l'Unification des Sites archéologiques d'Athènes[2227], mais l'objectif de conserver le caractère *authentique* de *Psiri* n'arrive pas à être assuré. Les restaurants se multiplient dans les rues autour de la place *Iroon* (Place des Héros), les vieilles tavernes cèdent la place aux cafés modernes, aux trattorias, aux *ouzadika* et aux *mezedopolia* qui fleurissent dans des nouvelles voies pavées et piétonnisées. Les artisans ne peuvent plus concurrencer les prix de location et quittent le quartier. Les rues étroites sont envahies par les voitures, chaque îlot non construit se transforme en parking en plein air[2228], et le réseau de voies piétonnes est rapidement inondé par une marée de voitures provoquant une grande congestion en se garant sur les trottoirs[2229]. Aucune politique foncière n'a accompagné les travaux de piétonnisation. L'homogénéisation des activités a conduit ainsi à une homogénéisation de la clientèle qui cherche à *Psiri* un imaginaire spécifique : la ruelle d'ambiance traditionnelle, la taverne, la musique folklorique, le kebab, le divertissement du samedi soir. Les anciens bourgeois n'ont jamais habité leurs maisons dans ce quartier et les couches populaires veulent fuire le bruit et la congestion quotidienne. Des programmes pilotes – lancés par la Ville – de rénovation des façades ou de peinture[2230] embellissent temporairement le paysage.

Dans le rapport *Attiki SOS,* publié en 1994, portant sur la planification d'Athènes, *Psiri* est envisagé comme une zone touristique du centre-ville. Des actions publiques isolées agissent, entre 1998 et aujourd'hui, de manière complémentaire à l'égard de la mise en valeur paysagère du quartier. Le programme *Façades,* annoncé par l'AEDA[2231] de la Mairie en 2003, en est un exemple et il prévoit des aides financières aux propriétaires afin de les inciter à rénover les façades de leurs immeubles. La volonté d'embellir l'image du quartier sera très présente jusqu'à la fin des années 90. En 1998, la SUEAA (Ε.Α.Χ.Α.) lance un concours architectural pour l'aménagement de la place *Koumoundourou* et place à nouveau la question de l'aménagement de *Psiri* au cœur de la réflexion des autorités publiques.

Malgré les nombreuses actions *promouvant* un nouveau profil pour le quartier, ses habitants n'accepteront jamais positivement les piétonnisations. Leur principale objection est que l'ambiance de *Psiri* change profondément à cause de l'afflux des entreprises de divertissement. Certains habitants s'adresseront même à la Commis-

[2225] ΣΤΑΜΑΤΟΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., Μελέτη ανάπλασης περιοχής Ψυρρή- Β' Φάση, *op.cit.*
[2226] Cf. la loi publiée dans le Φ.Ε.Κ 545Δ/1993
[2227] Entretien avec Theodosis Psychogios
[2228] « 'Βουλιάζουν' στην ανάπλαση », *Ριζοσπάστης*, 12 Ιανουαρίου 1999
[2229] En 2009 la Ville d'Athènes signe une convention avec l'École Polytechnique d'Athènes pour la réalisation d'une étude sur les déplacements dans la zone d'intervention. Dans le même cadre l'on propose un réseau de voies piétonnes autour de la place *Iroon* et là où la transformation des rues en voies de circulation douce est possible (Agias Eleousis, Themidos, Pittaki, Ivis, Lepeniotou, etc.), afin de créer des itinéraires continus de circulation sûre pour les piétons
[2230] Il s'agit du programme *Façades* (Προσόψεις) de la Société de développement de la Mairie d'Athènes
[2231] Cf. le site internet officiel du programme www.prosopsi.gr

sion européenne pour accuser la Ville de son indifférence face à l'invasion des bars ou des parkings[2232]. *Psiri* est considéré, par ailleurs, comme une zone de criminalité accrue et il n'arrive pas à faire partie de l'ambiance qui caractérise le centre historique. En 2007, de nombreux bars et restaurants frappés par la crise, quitteront le quartier. La Ville poursuit ses efforts en lançant un deuxième programme d'entretien et d'expansion des voies piétonnes. La transformation des usages commencera cette fois-ci non pas par les rez-de-chaussée, mais par les étages des immeubles où des architectes, des designers, des galeristes, des acteurs trouveront des espaces adéquats pour leurs appartements et pour déployer leurs activités[2233]. Dans des ruelles délaissées, entourées de bâtiments fantômes, certaines associations décorent l'espace public ou organisent des événements artistiques[2234]. Le regard novateur des nouveaux usagers des espaces publics à *Psiri*, est loin des angoisses des services techniques qui se lancent dans une croisade de réaménagement des rues de manière à empêcher le stationnement illégal[2235]. Après vingt ans de travaux, les piétonnisations n'ont pas encore été achevées et le caractère du quartier change constamment. Les habitants et les rares artisans qui sont restés, chercheront à conserver leurs habitudes au sein d'un paysage envahit par des chantiers et par des flux de touristes qui s'y rendent pour photographier l'ambiance authentique qui y règne.

À quelques pas de Psiri, le quartier *Metaxourgeio* deviendra aussi la cible des politiques publiques qui chercheront à valoriser le tissu à travers des piétonnisations. La zone qui se trouve à l'ouest de la rue *Pireos,* entre l'ancien cimetière de *Kerameikos* et le quartier *Gkazi,* est restée pendant plusieurs années en marge de la ville, en ce qui concerne tant l'imaginaire collectif que les intérêts du pouvoir public. Le site de *Metaxourgeio* est très stratégique et le quartier est considéré comme la porte d'entrée de la ville. Il a surgit du néant en 1850 grâce à la création d'une usine de soie. La concentration de l'industrie attire les premiers hameaux d'ouvriers, la zone commence à se développer et les voies tracées sur un plan hippodamien accueillent une nouvelle population populaire. Vers la fin du XX^{e} siècle, *Metaxourgeio* devient *très peuplé et animé*[2236]*,* présentant le plus grand taux d'urbanisation par rapport à d'autres quartiers centraux. Cela se reflète dans les annexions successives des zones se trouvant dans cette partie du centre, au plan officiel de la ville.

Jusqu'au début du XX^{e} siècle, *Metaxourgeio* – qui n'a pas la beauté paysagère d'autres quartiers – est marginalisé dans l'imaginaire des Athéniens, mais, suite à l'arrivée des immigrants en 1922, l'on assiste à un changement. De nombreuses familles de Smyrne s'y installent en apportant leurs coutumes et leurs modes de vie et le quartier populaire se transforme en une zone bourgeoise. *Metaxourgeio* se trouvera soudainement au cœur de la ville car de nouveaux quartiers ouvriers sont créés plus loin dans le bassin. L'État néglige son espace public pendant longtemps ; seulement une voie est asphaltée en 1930. Malgré tout, les rues de *Metaxourgeio* profitent d'une vie culturelle intense : des théâtres et des cinémas poussent comme des champignons, et les immigrants montent vite dans l'échelle sociale. *Metaxourgeio* se caractérise jusque dans les années 60 par une ambiance très conviviale issue de ses origines ouvrières. Dans les années 30, la majorité des rez-de-chaussée rassemble des commerces d'alimentation, des artisans, des ateliers de métal, de bois et des entrepôts. Le déclin de la zone commence à partir des années 50, quand l'État décide de construire un axe routier traversant le quartier et reliant le centre-ville à des banlieues de l'est. La création d'un giratoire, là où se trouvait la place centrale du quartier, transforme

[2232] Ils demandent la modification de la loi publiée dans le Φ.Ε.Κ 233Δ/1998 qui définit le quartier comme une zone principalement résidentielle Cf. ΓΚΑΝΙΑΣ, Κ., *Αναβάθμιση της περιοχής του Ψυρρή*, Επί διπλώματι εργασία, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα, 2006
[2233] ΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., « Καλά νέα από του Ψυρρή », *Καθημερινή*, 13 Αυγούστου 2014
[2234] Cf. le site internet de l'initiative *Imagine the city (*http://www.imaginethecity.gr)
[2235] Voir le blog Athensville du 3-12-2009 (http://athensville.blogspot.fr)
[2236] ΧΑΤΖΙΩΤΗΣ, Κ., Γειτονιές της Παλιάς Αθήνας. Το Μεταξουργείο, Κολωνός Ακαδημία Πλάτωνος, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 2005

les rues paisibles en axes bruyants. La petite taille des îlots et le sous-sol riche en fouilles archéologiques empêchent les investissements dans l'immobilier[2237]. En 1960, *Metaxourgeio* se trouve cloisonné entre des axes routiers importants : *Pireos*, *Lenorman* et *Konstantinoupoleos*. En 1980, un décret présidentiel met un frein à l'expansion de la petite industrie en éliminant ainsi la base productive de la zone[2238]. De nombreux propriétaires craignent que leurs maisons ne soient classées en tant que patrimoine et les démolissent pour vendre les parcelles aux promoteurs privés. En 1970, *Metaxourgeio* est connu comme le quartier des lanternes rouges. Dans les années 90, les rues sont désertes. En 1985, le ministère de l'Environnement octroie à la Société publique de l'urbanisme et de l'habitat, Δ.Ε.ΠΟ.Σ [*Dimoisia Epichirisi Poleodomias Stegasis*], l'aménagement de plusieurs rues en voies piétonnes. La société avance dans la réalisation des travaux et envoie *a posteriori,* en 1991, une demande au Service du Plan de la Ville pour que ce dernier approuve les piétonnisations réalisés[2239].

Suite à l'achèvement du premier groupe de voies piétonnes, le ministère demande, entre 1990 et 1995, à la *Société d'études pour l'environnement* [*Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος*][2240] de faire une proposition pour promouvoir le retour des habitants dans le quartier. Déjà en 1993, *Metaxourgeio* se trouve *dans l'œil de la tempête* entouré de zones en pleine mutation. Des études urbaines sur *Gkazi*, *Omonoia* et *Kerameikos* ne sont pas encore achevées et personne ne peut anticiper l'évolution de ces zones, surtout parce qu'aucune de ces études ne tient vraiment compte des objectifs du Plan d'ensemble de la capitale (Γ.Π.Σ). À *Metaxourgeio* (contrairement à *Psiri*) 56,7 % des utilisations du sol concernent l'habitat. Les aménageurs visent à stimuler l'emploi et *la mise en valeur de l'héritage archéologique du quartier,* en aménageant en voies piétonnes les rues reliant *Kerameikos* à *Demosio Sima* (le cimetière public).

Une des premières actions fut ainsi le lancement d'importantes piétonnisations et la végétalisation des voies piétonnes existantes : *Salaminos*, *Giatrakou*, *Iasonos*. Les aménageurs espèrent que l'expansion de ce réseau allègera le quartier du trafic et ils proposent un modèle pour l'aménagement de chaque voie piétonne, qui sera envisagée comme un ensemble, à travers des mesures de conservation des bâtiments, de rénovation des façades, de contrôle du COS et de création de petits anneaux verts. Ces premières interventions n'ont pas beaucoup changé le caractère du quartier, mais il acquiert une certaine renommée surtout suite au lancement, en 1993, d'un concours d'architecture pour la création de la *troisième place* (jamais achevée) du Plan Schaubert. La *régénération* de *Metaxourgeio* commence finalement au début du XXI^{e} siècle quand de jeunes artistes et entrepreneurs achètent et rénovent des appartements dans le quartier en vantant les qualités du centre traditionnel de la ville.

Après 1998, l'État publie une loi interdisant toute activité d'usinage (Φ.Ε.Κ 616/Δ/1998) suscitant la réaction des artisans du quartier qui se sentent menacés. En 2001, la Société pour l'Unification des Sites archéologiques d'Athènes (E.A.X.A.) octroie de nouveau une étude urbaine à un cabinet privé. Celle-ci proposera la participation de capitaux privés comme la seule solution réaliste afin de déclencher la régénération du quartier[2241]. L'inauguration des deux stations de métro et le réaménagement, en 2001, des places centrales, *Avdi*, *Dourouti et Karaiskaki*, attireront les capitaux privés dont l'État accueille favorablement leur volonté d'investir dans la cons-

[2237] Pour plus d'informations sur la question des procédures d'hébergement à Athènes, cf. PREVELAKIS, G., *Athènes. Urbanisme culture et politique*, *op.cit.*
[2238] ΑΓΡΙΑΝΤΩΝΗ, Χ., *Το Μεταξουργείο της Αθήνας*, *op.cit.*
[2239] Dossier 1560
[2240] ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, Ι. Δ., & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ, ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, *Γ'φάση της μελέτης αναβάθμισης του Μεταξουργείου*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1993
[2241] ΚΑΛΑΝΤΙΔΗΣ, Γ., Εξευγενισμός κεντρικών αστικών περιοχών. Το παράδειγμα του Μεταξουργείου της Αθήνας, Επί διπλώματι εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 2005

truction de complexes résidentiels de type loft. Petit à petit, *Metaxourgeio* devient une *poche* de culture dans le centre-ville avec une vie artistique d'avant-garde et plusieurs actions contribuent à développer ce profil. En 2009, est inaugurée la cinémathèque nationale au croisement de la rue *Iera Odos* et le groupe immobilier, GEK TERNA S.A, construit – suite à un concours d'architecture – un îlot résidentiel luxueux pour une clientèle cherchant *un mode de vie alternatif en plein cœur de la ville*[2242]. Des investisseurs privés trouvent un terrain relativement prêt et un nouveau type d'*urbanisme dicté par de grands capitaux privés* apparaît dans le quartier[2243] dont l'aménagement des espaces publics a joué un rôle crucial dans le renforcement de son attractivité. L'État intervient ainsi dans les espaces publiques sans combiner ces actions avec une politique d'habitat. L'environnement soigné, la proximité de trois stations du métro et du cœur administratif, sont des facteurs déterminants pour l'installation des investisseurs. La création d'un nouvel imaginaire[2244] pour *Metaxourgeio* s'inscrit parfaitement dans les intentions de la Municipalité de promouvoir le rayonnement du centre-ville[2245]. Or, cet imaginaire ne domine pas dans le paysage du quartier ; une population active d'immigrants égyptiens et chinois occupera les appartements à des prix encore accessibles dans les rues *Megalou Alexandrou* et *Pireos*, imprégnant les lieux publics de leurs propres coutumes et habitudes.

En 1993, la Ville rédigera un essai sur les déplacements dans un effort d'encadrer les différentes études des quartiers qui s'élaborent parallèlement. Cette recherche souligne qu'en 1991 la population de la municipalité a diminué de 18 % par rapport à celle de 1981 en raison des très mauvaises conditions de la circulation et elle insiste sur le besoin *de penser les flux pédestres à une échelle métropolitaine*. La Ville propose la création de gares sur le périmètre du centre qui pourront regrouper la majorité du trafic automobile et redistribuer les gens dans le centre à travers des transports en commun. L'objectif des autorités est d'assurer que l'accès à ces *nœuds* se fasse à pied depuis les quartiers périphériques. Le Conseil municipal approuve l'étude qui ne restera cependant qu'à un stade théorique : *Mise en valeur des quartiers, facilitation de la circulation au sein des limites municipales*[2246].

La même année, le maire Antonis Tritsis demande à une équipe du Service d'architecture de rédiger un rapport sur les possibilités *d'une mise à niveau esthétique des façades dans certaines rues centrales du centre historique*[2247] . Certes, les nombreux poteaux de signalisation, les panneaux publicitaires et les appareils de climatisation accrochés aux façades des immeubles menacent le paysage et le caractère historique des avenues du centre. Le rapport propose l'interdiction de tout type d'enseigne dans certaines rues et préconise certaines mesures pour l'amélioration *du cadre perceptif du piéton*[2248]. En examinant le cas de la rue *Stadiou*, les architectes soulignent que l'amélioration de l'esthétique du paysage doit se baser sur les itinéraires pédestres, sur un mobilier urbain *soigné* et sur la réhabilitation des façades. C'est la première fois qu'un inventaire de signalisation publique est proposé dans le souci d'une *installation plus rationnelle des signes sur la voie* qui évitera un effet de *forêt de poteaux* et une *pollution visuelle pour le piéton*. L'étude est innovante à un autre niveau également : les architectes proposent la continuité du matériel du revêtement des trottoirs sur les passages-piétons afin de créer une

[2242] ΑΥΔΙΚΟΣ, Β., « Εξευγενισμός μέσω του πολιτισμού Γκάζι Μεταξουργείο », In *Οι πολιτιστικές και δημιουργικές βιομηχανίες στην Ελλάδα*, Αθήνα : Επίκεντρο, 2014, pp. 137-161
[2243] ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΥ, Ε., « Εξευγενισμός ή ιδιωτική πολεοδομία ; » , *Unfollow*, τευχ. 18, 2013, pp. 62-67
[2244] ΣΙΑΤΡΑ, Ε., « Το Μεταξουργείο αλλάζει όψη », *Καθημερινή*, 3 Φεβρουαρίου 2001
[2245] ΠΟΥΛΙΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., « Ο Κεραμεικός μπορεί να αλλάξει σε ένα χρόνο », *Το Βήμα*, 16 Μαρτίου 2011
[2246] ΓΡΑΦΕΙΟ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΘΗΝΑΣ, *Πολεοδομική μελέτη κυκλοφορίας δήμου Αθηναίων*, Δήμος Αθηναίων, Φεβρουάριος 1993
[2247] ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας. Κανονισμοί προστασίας όψεων, Δήμος Αθηναίων, 1993
[2248] *Ibid.*

sensation de réseau pédestre unifié[2249]. Le rapport met ainsi le piéton et ses besoins perceptifs au centre de la problématique de l'aménagement des voies de circulation et pas seulement des voies piétonnes. Les aménageurs considèrent que le réseau des voies publiques doit offrir *des ancrages utiles* pour l'orientation des piétons : *Des tours d'information à intervalles réguliers permettant au piéton de trouver tous les services qui lui sont utiles – banques, poste, kiosques, ventes de billets – dans un rayon accessible autour de lui*[2250]. La signalisation des voies, conclut le rapport, doit enfin *signaler tous les itinéraires intéressants vers des repères de la ville* de manière à ce que le piéton soit motivé pour les découvrir.

En 1993, une autre étude rédigée – suite à une demande de la Ville – par le cabinet privé ΚΕΠΑΜΕ sur le quartier de *Neapoli*, propose la hiérarchisation des voies piétonnes[2251] selon *leur zone d'influence*. En effet, les aménageurs signalent que chaque quartier a besoin d'un grand nombre de voies piétonnes avec des fonctions différentes : des voies de connexion avec d'autres quartiers et des voies de détente qui s'adressent surtout aux habitants du quartier. Les rédacteurs du rapport soulignent que la notion de voie piétonne doit être revue à la base. Plusieurs rues dans certains quartiers sont calmes et fonctionnent parfaitement en tant que voies piétonnes sans qu'elles aient été aménagées pour cette raison. Ils pensent également que la notion de *quartier urbain* doit être recherchée loin de *l'image romantique des petites maisons avec des jardins et des poules qui gloussent dans les rues* et ajoutent que le problème du stationnement *ne peut être résolu en construisant de nouveaux garages*. Tout conduit à la conviction que le modèle *traditionnel* de voie piétonne à usage exclusif n'est plus suffisant pour couvrir les besoins diversifiés de la ville.

Entre-temps, les résidents continuent à faire des requêtes pour que les voies à l'extérieur de leurs immeubles soient piétonnisées. La Ville se trouve face aux pressions des individus et des associations qui annoncent que, pour retourner à leurs maisons classées comme monuments dans le centre-ville, *il leur faut un environnement de qualité ou une voie piétonne qui assurera l'accès à leurs maisons*[2252]. La Municipalité approuve ainsi, dans la plupart des cas, ces demandes individuelles en se basant sur l'argument que la majorité d'entre elles concernent des rues de très petite largeur qui ne permettent en aucun cas le stationnement. Dans des rues centrales, certains commerçants se plaignent des *gaz toxiques émis par les voitures*[2253] et envoient au maire des dessins analytiques de la situation en demandant la piétonnisation de ces rues (Image 69). Ces lettres montrent que, pour certains habitants, la piétonnisation est considérée comme la seule solution pour se protéger contre la pollution liée au trafic quotidien.

[2249] *Ibid.*
[2250] *Ibid.*
[2251] ΚΕ.Π.Α.ΜΕ., Πολεοδομική μελέτη χρήσεων γης στη γειτονιά Νεάπολη του 1ου και 7ου δημοτικού διαμερίσματος, Γ Φάση, Ιούνιος 1993
[2252] Dossier 1331/ ΕΦ 58 sur la piétonisation de la rue *Goufie*
[2253] Document interne (αριθμός πρωτοκόλλου) no. 626/8-1-1991

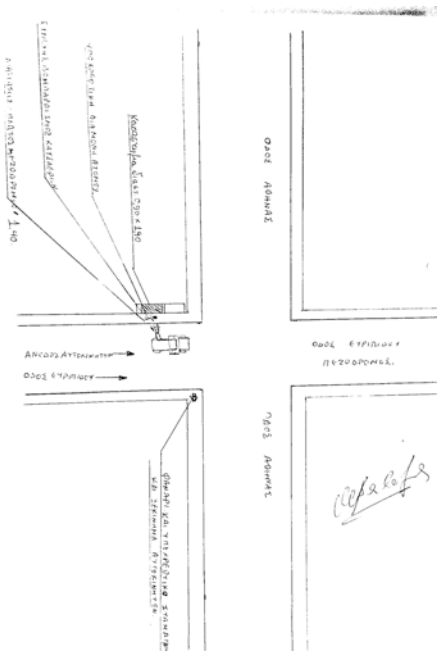


Image 69 : Croquis envoyé par un habitant aux Services techniques de la Ville indiquant les problèmes liés au trafic devant son commerce et demandant la piétonnisation de la rue (Source : image retirée aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes)

Le Département de l'habitat traditionnel (*Τμήμα Παραδοσιακών Οικισμών*)[2254], au sein de la Direction de l'urbanisme du ministère, envoie le 12 août 1993 une *suggestion* à la Ville d'Athènes en demandant la modification du cadastre officiel et la piétonnisation de huit rues dans le quartier d'*Exarcheia* (*Valtetsiou*, *Mesologiou*, *Tzavella*, *Koletti*, *Lontou*). Le fond de carte que le ministère propose (à l'échelle 1:1000) est affiché à la Mairie pour des objections éventuelles, mais le ministère exerce une forte pression sur la Ville en soulignant que s'il y a une réponse affirmative tardive de sa part, il procèdera seul à la qualification par décret des nouvelles voies piétonnes[2255]. Le quartier *Exarcheia* est par ailleurs intégré dans le centre historique depuis 1989 (Φ.Ε.Κ 411/Δ/1989). Le plan d'ensemble de la Ville (Γ.Π.Σ.) prévoit en 1988 – sur toute la zone – la création *d'un réseau pédestre qui mettra en valeur l'architecture du bâti et permettra le fleurissement de la marche*[2256]. Le ministère procède ainsi à la rédaction d'une étude proposant une série de mesures pour la mise à niveau du quartier : des diminutions du COS, la classification de 171 bâtiments comme monuments architecturaux et des piétonnisations étendues. Les travaux finissent à la fin des années 90 sans changer pour autant le profil social du quartier.

En 1991, le Conseil municipal demande à un cabinet privé la rédaction d'une étude sur l'aménagement de la zone autour de la place *Omonoia* qui présente des difficultés particulières comme zone d'étude.[2257] En effet, le tissu est particulièrement dense avec des bâtiments très hauts, il y a un manque d'espaces libres et une variété des commerces ethniques. La zone est enclavée entre des axes très encombrés de trafic et une partie des trottoirs et des parvis est occupée par *des cabines téléphoniques, des cabines pour les chefs de train, des boîtes aux lettres, des poteaux, des étalages de colporteurs, des poubelles.* Les auteurs signalent, en sus du problème de l'encombrement, une rupture dans la fonction des lieux qui sont traversés sans offrir d'autres possibilités d'usage. Les étages des bâtiments sont très souvent vides ; les usagers des rues n'ont pas de relations permanentes avec le quartier, ce sont juste des passants et l'ambiance d'abandon qui règne dans cette zone ne favorise

[2254] Entretien avec Kaiti Micha
[2255] Entretien avec Kaiti Micha
[2256] Υ.Χ.Ο.Π., *Γενικό πολεοδομικό σχέδιο Αττικής*, Αθήνα : Υ.Χ.Ο.Π., 1985. L'étude a été approuvée par la loi publiée dans le Φ.Ε.Κ. 80Δ/1988
[2257] ΚΑΝΔΡΕΒΙΩΤΟΥ, Μ., *Κέντρο Αθήνας πλατεία Βάθης, πλατεία Ομονοίας, Πολεοδομική μελέτη χρέσεις γης*, Δήμος Αθηναίων, 1992

pas le séjour non plus. Les rapporteurs concluent que le centre inanimé de la place engendre le dysfonctionnement de toute la zone et proposent l'aménagement de celui-ci pour attirer les piétons.

Au cours des années 90, parallèlement aux études menées pour certains quartiers du centre, la Ville poursuit des travaux de piétonnisations isolées qui sont beaucoup moins nombreuses que dans la période précédente. Les services publics font un effort pour coordonner tous les projets éparpillés dans le cadre des directives adoptées par le Plan d'ensemble de la ville (Γ.Π.Σ.). La Municipalité est prête à prendre les rênes en ce qui concerne l'aménagement des espaces publics mais la coordination entre les différents acteurs n'est pas facile. Malgré cette *anarchie* institutionnelle, la réflexion des architectes au sein des services publiques atteint une certaine maturité.

Le débat sur les voies piétonnes se déplace au profit d'une question plus profonde sur le paysage public et la rationalisation de la circulation afin d'améliorer l'image des rues pour les passants. Les études sur les quartiers rédigées au cours des années 90, seront la dernière tentative de la Ville de planifier globalement l'espace à l'intérieur de ses limites administratives. La création de la *Société* pour *l'Unification des Sites archéologiques d'Athènes* (E.A.X.A.) marquera, quelques années plus tard, la recentralisation de l'aménagement des espaces publics au sein d'une société agissant de manière autonome mais contrôlée par le pouvoir central. Ceci a eu pour résultat un éloignement de l'action publique de la société[2258] ; les relations directes entre le bureau du maire et les citoyens – même si ce n'était pas toujours positif – s'atténuent dans ce nouveau contexte de modernisation des acteurs responsables de l'aménagement de l'espace public.

Le changement du bâton de commandement dans l'aménagement des espaces publics coïncide avec une transformation majeure du paysage de ces derniers. Le centre athénien accueille, dès le début des années 90, une masse de nouveaux habitants, immigrants dans leur majorité, qui cherchent à s'installer en Grèce ou à traverser le pays pour se diriger vers le nord de l'Europe. La recomposition du tissu social dans les quartiers centraux changera l'image et la fonction des rues centrales[2259]. Les études d'aménagement élaborées pendant les années 80 et 90 sont, en 2000, obsolètes : la reconfiguration du réseau des transports et les mutations des quartiers font que le centre historique n'a plus une identité repérable au niveau tant morphologique que social.

7.3.3 Le visage social du centre-ville, un rempart contre le déclin de la vie publique ?

Le paysage du centre s'est principalement formé au cours des années 60. Les Athéniens ne revendiquent pas leur espace en commun[2260]. Les rues n'offrent aucun épanouissement, les maisons à deux étages et les cours intérieures sont depuis longtemps remplacées par des immeubles de sept étages. Les nouveaux habitants s'installent à l'ouest d'*Omonoia*, là où les prix sont plus accessibles, quant aux *anciens,* ils fuient le cœur de la ville à la recherche de nouveaux emplois qui sont créés surtout dans le bassin. Entre 1988 et 1996, les postes en secteur tertiaire à la Municipalité d'Athènes diminuent de 60 %[2261]. À l'opposée, le commerce de vente s'accroît. Les quartiers centraux ne suivent ni les mêmes rythmes, ni le même chemin de transformation. À *Metaxourgeio*, qui

[2258] Entretien avec Ilias Gianniris
[2259] ΒΡΑΔΕΛΗΣ, Σ., « 463 χωματερές ανθρώπων στο κέντρο της Αθήνας », *Τα Νέα*, 26 Ιανουαρίου 2010
[2260] ΑΙΣΩΠΟΣ, Γ., « Ο ελληνικός δημόσιος χώρος » In *Η αισθητική των πόλεων και η πολιτική των παρεμβάσεων. Συμβολή στην αναγέννηση του αστικού χώρου*, Αθήνα, 13-14 Οκτωβρίου 2003, Αθήνα : E.A.X.A A.E., 2004
[2261] ΚΑΥΤΑΝΤΖΟΓΛΟΥ, Ρ., « Οδός Ιπποκράτους. Απόπειρα χαρτογράφησης ενός δρόμου », In Θ. Μαλούτας, Γ. Κανδύλης, Μ. Πέτρου και Ν. Σουλιώτης (eds), *Το κέντρο της Αθήνας ως πολιτικό διακύβευμα*, Αθήνα : E.K.K.E., Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, 2013, pp. 211-234 et notamment p. 223

dans les années 70 *héberge* soixante-dix maisons de prostitution[2262], la valeur du foncier connaîtra une chute constante[2263], tandis que *Plaka* ou *Thisio*, s'embourgeoisent de plus en plus.

Des Albanais, de Kurdes, des Pakistanais, des Polonais, des Indiens s'installent dans les quartiers qui offrent un habitat bon marché. Chaque population amènera ses coutumes et ses usages différents dans l'espace public. Le centre acquiert rapidement un air multiculturel et palpitant. L'écrivain Menis Koumantareas dira : *Ils sont infinis les quartiers d'Athènes*[2264]. Même si la ségrégation traditionnelle entre les quartiers ouest et est se maintient, le centre historique est à présent habité par un échantillon très varié de revenus et de styles de vie. Si certains quartiers se dégradent, cela ne justifie pas pour autant qu'ils soient qualifiés de ghettos[2265]. Les nationalités immigrantes se rassemblent autour d'*Omonoia*, le long des rues *Agiou Konstantinou* et *Karaiskaki*, dans les places *Vathi* et *Koumoundourou,* et vers le nord à *G Septemvriou*[2266]. Au-delà du prix du foncier, les nouveaux arrivants trouvent dans cette partie de la ville la proximité nécessaire aux deux principales portes d'entrée de la capitale (mais aussi des sorties d'urgence) : la gare reliant Athènes au Pirée et celle du Péloponnèse qui relie la ville au reste du pays. Alors que la dichotomie entre le centre-bourgeois et la périphérie-ouvrière disparaît après 1990, la concentration des populations immigrantes au cœur de la ville renforce la ségrégation sociale entre les quartiers riches, à l'est, et les quartiers pauvres, à l'ouest[2267]. Plus de quarante nationalités d'Asie, d'Afrique et des anciens pays socialistes s'entassent dans le centre historique. L'État observe leur installation improvisée sans disposer d'une réelle stratégie pour leur *réception*. Cette installation dans l'espace est guidée par la proximité aux opportunités de travail et aux réseaux de leurs compatriotes. Les trajets pédestres quotidiens se font ainsi à l'intérieur de rayons limités et sont orientés par la recherche d'un emploi. Pour ceux qui habitent à *Kolonos*, ou près de la place *Attikis,* les itinéraires autour d'*Omonoia* et au sein du triangle délimité par les rues *Pireos*, *Sofokleous*, *Sokratous,* sont déterminés par les courses quotidiennes dans de nombreux magasins de spécialités locales de leur pays[2268].

La Presse cultive le sentiment de peur face à cette *transformation* du centre traditionnel. Plusieurs articles, qui apparaissent surtout après 2000, mentionnent quels sont les *quartiers dangereux du centre*[2269] ; or, ils cachent cependant une vie très animée. Si le discours dominant tente de décrire les rues autour des places *Vathis* et *Omonoia* comme un *désert*, certaines études montrent qu'elles ne manquent pas de vie. Tant les conflits que les expressions de sociabilité coexistent dans ces rues de l'ouest du centre[2270]. Dans le cas de *Metaxourgeio* ou *Kypseli*, le voisinage de familles à revenus très différents garantit la rencontre entre l'immigrant, la mère et le jeune étudiant venant de la province. Les rues *Patission* et *Acharnon* (au nord d'*Omonoia*) accueillent une diversité ethnique impressionnante. Des Polonais, des Russes et des Africains partagent les trottoirs avec des Albanais

[2262] ΧΑΤΖΙΩΤΗΣ, Κ., Γειτονιές της παλιάς Αθήνας. Το Μεταξουργείο, Κολωνός, Ακαδημία Πλάτωνος, *op.cit.*
[2263] ΜΠΑΛΑΟΥΡΑ, Ο., « Για τον εξευγενισμό του Μεταξουργείου », *29 Σεπτεμβρίου* 2008, (http://www.anoihtipoli.gr/arthra/gia-ton-ekseygenismo-toy-metaksoyrgeioy)
[2264] ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΕΑΣ, Μ., *Οι Αθηναίοι*, Αθήνα : Καστανιώτης, 2000
[2265] ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ, Μ., ΜΑΥΡΙΔΟΥ, Μ., ΒΑΙΟΥ, Δ., « Κοινωνική ενσωμάτωση και ανάπτυξη του αστικού χώρου στην Ελλάδα. Τα τοπικά δεδομένα στην Ευρώπη », *Το βήμα των κοινωνικών επιστημών,* τ. Δ, τευχ. 16, Ιούνιος 1995
[2266] ΒΑΙΟΥ, Ν., « Όψεις της μετανάστευσης προς την Αθήνα μετά το 1990 » In *Πληθυσμιακές τάσεις και προοπτικές. Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Ένωση*, 13-14 Μαρτίου 2009, Αθήνα : Κ.Ε.Ε.Κ., Ακαδημία Αθηνών, 2011
[2267] ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ, Δ., ΖΑΚΟΠΟΥΛΟΥ, Ε., ΚΑΥΤΑΝΤΖΟΓΛΟΥ, Ρ., et al. (eds.), *Κοινωνικοί και χωρικοί μετασχηματισμοί στην Αθήνα του 21ου αιώνα*, Αθήνα : Ε.Κ.Κ.Ε., 2009
[2268] ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « Πόλεις μέσα στην πόλη - Η Αθήνα των μειονοτήτων », *Διάπλους,* τευχ. 18, Φεβρουάριος-Μάρτιος 2007
[2269] ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ, Ν., « Ποιές είναι οι επικίνδυνες γειτονιές της Αθήνας », *Το Βήμα*, 12 Δεκεμβρίου 1999
[2270] ΒΑΪΟΥ, Ν., « Γειτονιές στο κέντρο της πόλης : αφηγήσεις και κλίμακες συνύπαρξης στην Κυψέλη », In Θ. Μαλούτας, Γ. Κανδύλης, Μ. Πέτρου και Ν. Σουλιώτης (eds.), *Το κέντρο της Αθήνας ως πολιτικό διακύβευμα*, Αθήνα : Ε.Κ.Κ.Ε, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, 2013, pp. 171-188

et des Grecs. Si certaines rues sont plus ou moins occupées par une seule ethnie, cela n'est pas le cas de la place Omonoia qui demeure un *terrain neutre*[2271].

Le centre historique est le seul refuge de ces populations face à l'incertitude économique et à la peur constante d'être interpellés. La majorité des gens se sentent en sécurité dans l'anonymat et en trouvant un travail précaire assurant la survie quotidienne[2272]. Pour d'autres, le centre n'est qu'un espace de passage ; chassés de pays frappés par la guerre, ils n'ont souvent pas l'intention de s'intégrer économiquement ou socialement. De plus, les zones autour d'*Omonoia* présentent une diminution de la population *autochtone*. De fait, en 2001 les immigrants représentent 48,8 % de la population locale avec une très forte présence dans l'espace public qui s'exprime différemment selon les zones du centre historique. Dans des quartiers aux marges de ce dernier, les familles d'immigrants utilisent les places pour leur détente, mais autour d'*Omonoia*, *l'appropriation* de l'espace public est une condition de survie.

Des groupes ethniques se rassemblent sur les trottoirs, soit à l'extérieur des commerces de produits de leurs pays, soit aux coins des rues *repères* où sont installés les centres d'immigration. Les rues *Agisilaou*, *Kerameikou* et *Pireos* sont transformées en petits quartiers chinois avec un nombre considérable de commerces d'habillement. Des charriots, des camions, des étalages et des enseignes à idéogrammes chinois forgent le paysage des rues[2273]. Depuis la fin des années 90, les nouveaux arrivants ont occupé des appartements abandonnés et des rues délaissées où ils ont installé leurs petites entreprises, ils ont commencé à utiliser les parcs délaissés et ils ont stimulé plusieurs domaines de l'économie grecque[2274]. Si ces groupes présentent une grande mobilité en ce qui concerne leurs habitations, ils sont cependant des usagers très fidèles de l'espace public du centre-ville.

Au-delà du profil social, les activités dans les rez-de-chaussée changeront aussi en transformant le paysage des espaces publics centraux. Les petites entreprises présentent un recul considérable. Parmi ceux qui circulent dans les rues du triangle commercial, une grande partie d'entre eux sont des clients-visiteurs et non pas des personnes qui y travaillent ou qui y habitent[2275]. Après 2008, l'accentuation de la crise économique aura un impact majeur sur le fonctionnement de l'espace public, les conflits, la délinquance ou l'apathie secouent son rôle de *garant* de la cohésion sociale[2276]. La misère et l'insécurité affaiblissent l'intérêt porté aux espaces communs ; la *crise du centre-ville* est avant tout vécue – dans le quotidien – spatialement.

Le renforcement des commerces, le retour des habitants et la renaissance des espaces publics sont quelques-uns des objectifs annoncés par le gouvernement en 2011 au sein d'un *plan d'action*[2277] contre l'abandon du centre. Un nouveau débat sur le *sauvetage* des espaces publics est lancé à l'initiative du gouvernement. La crise du centre n'apparaîtra pas seulement comme une crise financière mais aussi comme une crise des structures pu-

[2271] ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ, Β., ΚΑΒΟΥΛΑΚΟΣ, Κ., ΚΑΝΔΥΛΗΣ, Γ., et al., « Η νέα κοινωνική γεωγραφία της Αθήνας της Αθήνας. Μετανάστευση, ποικιλότητα και σύγκρουση », *Σύγχρονα Θέματα,* τευχ. 107, 2009, pp. 57-67

[2272] ΘΕΟΔΩΡΟΥ, Μ., « Η πόλη από κοινού. Μια πιλοτική προσέγγιση της Sarcha για την περιοχή γεράνι στο κέντρο της Αθήνας » In Θ. Μαλούτας, Γ. Κανδύλης, Μ. Πέτρου and Ν. Σουλιώτης (eds.), *Το κέντρο της Αθήνας ως πολιτικό διακύβευμα*, Αθήνα : Ε.Κ.Κ.Ε., Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, 2013, pp. 305-328

[2273] POLYZOU, I., *Insertion socio-spatiale des migrants à Athènes. Modes de formation du quartier chinois de Metaxourgio,* thèse de doctorat, Université de Poitier, N.T.U.A., 2014

[2274] ΒΑΪΟΥ, Ν., « Το κέντρο της πόλης πάλι στο επίκεντρο », *Η Αυγή,* 24 Απριλίου 2011

[2275] ΒΑΪΟΥ, Ν., « Οι κάτοικοι, τα προβλήματα και η εικονογραφία του κέντρου », In *Κέντρο και Κεντρικότητες. Παρίσι-Αθήνα συγκρίσεις* Αθήνα, 10 Μαΐου 2010

[2276] ΜΑΛΟΥΤΑΣ, Θ., ΚΑΝΔΥΛΗΣ, Γ., ΠΕΤΡΟΥ, Μ., et al., « Η επαναφορά του ζητήματος του κέντρου της Αθήνας στην ημερήσια διάταξη », In Θ. Μαλούτας, Γ. Κανδύλης, Μ. Πέτρου and Ν. Σουλιώτης (eds.), *Το κέντρο της Αθήνας ως πολιτικό διακύβευμα*, Αθήνα : Ε.Κ.Κ.Ε., Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, 2013, pp. 11-25

[2277] Plan d'Action du gouvernement (Σχέδιο Δράσης Κυβέρνησης)

bliques face à l'aménagement de l'espace. L'administration locale s'engagera dans un discours très ambitieux prônant le besoin de durabilité et d'intégration des lieux publics dans la vie sociale. Dans la pratique, les actions menées prouvent que l'objectif prioritaire de l'État est l'attraction des capitaux et l'impact de la ville au niveau international[2278]. L'image neuve et *concurrente* d'Athènes est liée à la *beauté* et à la sécurité de ses espaces publics.

Le centre athénien se trouve, dans les années 70, pour la première fois en crise, lorsque, dans un contexte de désindustrialisation[2279], le bâti se dégradera et plusieurs entreprises s'installeront dans la périphérie. La crise du centre de 2008 est le résultat d'une conjoncture globale économique mais aussi de changements inhérents à la ville[2280] : la décentralisation des fonctions publiques, la privatisation des lieux publics, la mono fonctionnalité des commerces du centre et l'expansion des forces d'oppression créent un *paysage* tout nouveau dans lequel s'exerce la marche quotidienne.

Selon le discours officiel, la crise du centre est due à deux phénomènes : le premier concerne la fuite de la population et des familles vers la périphérie, rendant les rues et les places sujettes au crime et à la dégradation esthétique. Le deuxième a trait à la faillite des commerces déjà exposés à un faible pouvoir d'achat des Athéniens. En 2010, le parlement grec désigne un *Comité spécial permanent pour la protection de l'environnement* pour s'occuper d'urgence des problèmes sur la dégradation du centre-ville. Entre 1991 et 2001, les emplois diminuent de 30 %, tandis que les postes dans des entreprises de restauration augmentent de 70 %. En 2010, plus de cinq cents bâtiments sont vides dans le centre. Le stationnement, le bruit, la criminalité et la saleté des espaces publics sont les principales raisons de la dégradation. Les investissements publics dans des travaux d'aménagement ont été limités à 15 millions d'euros pour les années entre 2004 et 2009. Athènes, selon l'indice de Ville verte, occupe la vingt-deuxième place sur un total de trente villes.

Le plan d'action a pour objectif principal le retour des habitants dans le centre. Il proposera des mesures législatives et fiscales pour *attirer les activités perdues et récupérer la fonctionnalité de l'espace public.* Toutefois, les médias présentent une image peu rassurante des rues : *Il s'agit d'un parcours de trois minutes à pied mais les derniers mois on m'a volé dans la rue trois fois*[2281]. Le renforcement du contrôle et de la présence policière dans les rues du centre est ainsi évoqué comme une *mesure prioritaire*. Au-delà de ces mesures de contrôle, le plan met particulièrement l'accent sur le besoin de lancer et de coordonner des projets de réaménagement de plusieurs zones et espaces publics du centre. La même année, la Ville annonce le programme *Athènes encore* (*Αθήνα Ξανά*) qui, avec un budget de 120 millions d'euros, établit des projets sur cinq axes d'intervention[2282]. Le programme concerne l'aménagement de onze places publiques et l'éclairage de plusieurs trajectoires vertes. Des conférences et des séminaires organisés au cours de la même période autour du sujet de la crise, révèlent que

[2278] Voir en particulier les textes publiés sur le site de l'initiative politique *Encounter Athens. Κριτικός λόγος και διεκδικήσεις για μια δίκαιη πόλη* (http://encounterathens.wordpress.com)
[2279] PETSIMERIS, P., « Urban decline and the new social and ethnic divisions in the core cities of the italian industrial triangle », *Urban Studies*, vol. 35, no. 3, 1998, pp. 449-465 Cf. aussi BALL, S., PETSIMERIS, P., « Greater London. Cosmopolis ou cité des communautés ? », In A. Da Cunha and L. Matthey (eds.), *La Ville et l'urbain. Des savoirs émergents*, Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2007, pp. 341-356
[2280] ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ, Μ., « Κρίση του κέντρου της Αθήνας », In *Κέντρο και κεντρικότητες. Παρίσι-Αθήνα συγκρίσεις* Αθήνα, 10 Μαΐου 2010
[2281] « Τα γκέτο της Αθήνας. Οι γειτονιές της πιο άγριας νύχτας », *Το Βήμα*, 13 Φεβρουαρίου 2000
[2282] «Αθήνα ξανά 120 εκατ. για την αναβάθμιση του κέντρου», *Naftemporiki*, 9 Απριλίου 2012, (http://www.naftemporiki.gr/finance/story/386614/athina-ksana-120-ekat-gia-tin-anabathmisi-tou-kentrou)

celle-ci se reflète dans l'espace physique mais qu'elle est profondément politique et sociale[2283]. Le vif intérêt pour le centre ne sera pas exprimé seulement au sein du secteur public. Le débat autour de la crise du centre s'accompagne d'une spéculation fleurissante dans les quartiers dits *dégradés* où l'espace public est considéré comme étant à la fois la raison et la solution de la crise[2284]. Les actions publiques visent l'aspect physique sans intervenir radicalement dans les problèmes sociaux qui s'aggravent. Le décor, la plantation et le *street art* sont des mesures utilisées par la Ville qui est incapable de contrôler le marché immobilier et de répondre aux problèmes d'austérité. Les quartiers ethniques, les rues de commerces égyptiens, chinois et indiens qui fleurissent, les lofts à *Gkazi* et les immeubles à *Kerameikos*, synthétisent un puzzle de plusieurs visages du centre. Cette *mosaïque* est considérée comme étant soit *anarchique*, soit *riche* et intéressante, en fonction de celui qui fait le jugement. Quoi qu'il en soit, cette mosaïque sociale et paysagère du centre historique sera le terrain qui attirera toutes les actions concernant les espaces publics centraux après 1990.

[2283] Ποιά κρίση στο κέντρο της Αθήνας, Ε.Μ.Π., Αθήνα, 16 Μαΐου 2011
[2284] « Τα γκέτο του σήμερα φιλέτα του αύριο », *Τα Νέα*, 27 Ιουνίου 2009

7.3.4 En quête d'espace(s) libre(s)

Les espaces publics libres seront sérieusement menacés au cours des années 90, d'abord, à cause du rétrécissement de leur surface suite à la spéculation du secteur privé, et ensuite, en raison du non-respect de la réglementation. Cette dernière est très protectrice par rapport au statut de l'espace public (Encadré 1), aucune modification du plan local d'urbanisme n'est permise si elle diminue la surface des *espaces à usage collectif.* Le problème de la faiblesse de l'application des lois est aussi le résultat d'un manque de procédures ouvertes collectives au cours des projets d'aménagement[2285]. L'avenir des espaces libres était, jusqu'à récemment, un sujet de discussion au sein d'une élite de professeurs, de journalistes et de fonctionnaires. Jusqu'en 1990, la création massive de voies piétonnes répondait *ad hoc* au besoin d'une plus grande surface d'espaces libres. Ces dix dernières années, les habitants revendiquent un accès à ces espaces en sus du droit d'accès à des trottoirs correctement aménagés. Une nouvelle mentalité se façonne : la marche à pied a besoin d'un réseau beaucoup plus diversifié et étendu pour qu'elle fleurisse. Si les autorités, comme nous allons le voir ultérieurement, focalisent leurs actions sur des piétonnisations emblématiques dans le centre, les habitants commencent à prendre conscience de l'importance de la marche, non seulement en tant que promenade, mais aussi comme une pratique quotidienne dans un espace qui n'est pas forcément lié au temps de loisir.

L'espace public athénien a toujours été considéré comme une vitrine de l'histoire antique de la ville[2286]. Cependant, hormis cette vitrine, son image fut sévèrement affectée par l'initiative privée qui n'a montré aucune intention de la respecter[2287]. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard que les Athéniens utilisent le terme *espace libre* pour se référer surtout aux espaces de la périphérie de la ville, sur le littoral ou sur les collines urbaines. La vie collective s'est déplacée, au cours de ces dernières années, vers les quartiers résidentiels loin du centre où elle acquiert un caractère plutôt prévisible : *L'espace public et la place se métamorphosent en lieux de collégialité, prédéfinis de rencontres, instruits par la consommation*[2288]. Les espaces intérieurs ou privés deviennent de plus en plus les destinations préférées pour des rassemblements[2289]. Dans le cas d'Athènes, la privatisation de l'espace public ne s'exprime pas par l'essor des Mall, mais surtout par la multiplication de nombreux cafés-terrasses qui occupent les voies publiques.

Bien que l'État ait amélioré au fil du temps son savoir-faire au niveau technique, ce qui a trait à l'esthétique des espaces publics semble être encore ankylosée, seuls l'accès, la fonctionnalité et l'entretien sont ses priorités majeures. Quant aux *bureaux d'urbanisme*, ils exercent historiquement un contrôle uniquement sur l'espace bâti[2290]. Le terme *urbanisme* est davantage lié – dans l'inconscient collectif – aux règles imposées par l'État qu'aux politiques solides d'intervention dans l'espace. En fin de compte, le citoyen n'a aucun bon exemple à suivre : d'un côté, il est témoin d'un État maître et créateur d'un système de réglementations complexes, et de

[2285] ΙΩΑΚΕΙΜΙΔΗΣ, Γ., « Δημόσιος χώρος και τοπική αυτοδιοίκηση », In *Αισθητική των πόλεων και η πολιτική των παρεμβάσεων,* Αθήνα 13-14 Οκτωβρίου 2003, pp. 223-227

[2286] ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΌΣ, Α. , ΣΕΡΡΑΟΣ, Κ., « Ο σύγχρονος πολιτιστικός πυρήνας στην καρδιά της Αθήνας και η ανάγκη ανάδειξής του », In Τσέτσης Στ. (eds.), *Ένα μέλλον για την Αθήνα. Σε αναζήτηση πολιτικών αστικής επανοργάνωσης του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας*, Αθήνα : Παπαζήση, 2003, pp. 99-113

[2287] TSIRONI, A., « Rôle social et fréquentation des places d'Athènes », *op.cit.*

[2288] ΑΙΣΩΠΟΣ, Γ., « Ο ελληνικός δημόσιος χώρος », *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τευχ. 37, 2003, pp. 142-145 et notamment p. 144

[2289] ΣΤΑΥΡΙΔΗΣ, Σ., « Ο θεσμικός χώρος », In *Η συμβολική σχέση με τον χώρο*, Αθήνα : Κάλβος, 1990 et notamment p. 106

[2290] ΤΡΙΠΟΔΑΚΗΣ, Α., « Το ανοίκειο του δημόσιου χώρου στην ελληνική πόλη και η ευθύνη των αρχιτεκτόνων », *Greekarchitects*, 13 Μαρτίου 2010, (http://www.greekarchitects.gr/gr/αρχιτεκτονικες-ματιες/το-ανοικειο-του-δημοσιου-χωρου-στην-ελληνικη-πολη-και-η-ευθυνη-των-αρχιτεκτονων-id1284). Selon l'auteur, nous ne pouvons pas parler d'une architecture publique en Grèce. La majorité des travaux publics s'effectue par des groupes de promoteurs immobiliers sans être soumis à un concours d'architecture

l'autre côté, il se trouve face à un espace bâti qui se construit en dehors de cette réglementation avec le consentement de l'État.

À la fin des années 90, les débats au sujet du manque d'espaces publics se multiplient, or, un grand nombre d'entre eux ne sont pas *répertoriés* en tant que tels[2291]. Certes, l'espace public athénien ne peut concurrencer en surface celui des autres villes européennes, mais sa dispersion dans tous les quartiers et sa petite taille sont particulièrement propices au développement des relations sociales au quotidien[2292]. Certains espaces libres aux limites du centre historique (cours d'eau, parcs, collines, creux de bâtiments, îlots libres) pourraient compléter la surface des rues et des places de cette zone, mais ils ne sont pas reliés entre eux par un réseau permettant l'augmentation de leur empreinte écologique et l'amélioration du microclimat du centre[2293]. Certains chercheurs soutiennent que les collines et les zones archéologiques doivent faire partie des projets concernant la voirie[2294] ; la proximité de ces espaces verts des quartiers populaires du centre pourrait offrir à la population résidante un lieu de détente, d'accès aux sports et à la recréation[2295].

Dans les années 80, les urbanistes ont déjà proposé la mise en valeur des cours intérieures des îlots afin de créer un réseau d'espaces publics à une échelle locale. L'idée présentée en 1984 par le professeur de l'École Polytechnique, Aravantinos, est reprise par le Maire, Antonis Tritsis, et devient un modèle de référence pour les aménageurs de l'époque (Image 70). L'article 12 des Réglementations générales de construction (Γ.Ο.Κ) de 1985, prévoit ainsi l'unification *et la concession des cours intérieures à usage commun*. L'article 13 du Code stipule que les rez-de-chaussée de ces *îlots actifs* [*energo oikodomiko tetragono*] permettent de relier l'espace de la rue à l'espace à l'intérieur de l'îlot. L'article 17 du *Nouveau code de la construction* (loi 4067/2012) propose une série d'éléments architecturaux qui peuvent être utilisés pour l'aménagement de ces espaces clos (mobilier, types de plantations, pergolas, bassins d'eau), tandis que l'article 33 oblige les propriétaires à participer aux frais des projets de piétonnisation concernant leurs îlots.

[2291] Entretien avec Ilias Gianniris
[2292] ΣΧΙΖΑΣ, Γ., « Ελεύθεροι χώροι υπάρχουν », *Greekarchitects*, 20 Δεκεμβρίου 2010, (http://www.greekarchitects.gr/gr/αρχιτεκτονικεςματιες/ελεύθεροι-χώροι-υπάρχουν…-id5569)
[2293] ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ, Ν., ΒΑΤΑΒΑΛΗ, Φ., *Οδηγός για το περιβάλλον. Πράσινο* και *ελεύθεροι χώροι* στην *πόλη*, Αθήνα : WWF, 2009. Comme les auteurs le soulignent, la proximité de ces espaces dans le tissu dense de la ville est cruciale pour la qualité de vie quotidienne pour une grande majorité d'habitants
[2294] ΓΙΑΝΝΗΡΗΣ, Η., « Ελεύθεροι χώροι. Νέα κατάσταση, νέες προοπτικές για τα κινήματα πόλης », In *Οι δημόσιοι χώροι ως κοινωνικό αγαθό σε κρίση*, 15 Ιανουαρίου 2011
[2295] ΣΧΙΖΑΣ, Γ., « Ελεύθεροι χώροι υπάρχουν », *op.cit.*

Image 70 : Schéma expliquant comment on pourrait rassembler le centre d'un quartier d'habitat, idée proposée par le ministère Υ.Χ.Ο.Π. dans les années 80 (Source : ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α., Λειτουργίαι οικισμού, πολεοδομικαί μελέται, Αθήνα : Ε.Μ.Π., 1984)

En 2010, la *Société pour l'Unification des Sites archéologiques* – dont nous verrons analytiquement son action dans les prochains chapitres – reprend l'idée de *l'îlot actif*[2296] et lance un concours architectural national ayant pour thème l'unification des quatre îlots d'Athènes à travers la piétonnisation du croisement des rues qui les unissent. Cette vise l'élargissement de la surface des espaces publics et la création de points de rencontre au croisement de deux rues. La participation au concours est impressionnante. Les architectes proposent, dans la plupart des cas, le retour de la biodiversité dans le centre-ville en imaginant des potagers linéaires urbains. Toutefois, la difficulté de trouver des financements ne permet pas la réalisation des projets des lauréats ; à une époque où la Ville faisait des économies même pour le ramassage des poubelles, les objectifs du concours ont été critiqués et qualifiés d'utopiques.

Dans les Plans d'ensemble des villes (Γ.Π.Σ.) [*Genika Poleodomika Schedia*], les espaces considérés publics peuvent concerner des espaces libres et des espaces verts se divisant en plusieurs sous-catégories (des places, des aires de jeux, des bosquets), et certains d'entre eux sont protégés en raison de leur caractère monumental et historique. Ces espaces – d'après le Conseil d'État – ne sont pas négociables, toute construction sur l'un d'eux est considérée comme une atteinte à ses qualités[2297], et leur étendue, ainsi que leurs limites, sont précisément stipulées par les décrets des plans de lotissements (*Διατάγματα Ρυμοτομίας*)[2298].

Les espaces publics athéniens ne sont pas toujours accueillants, certains ne se prêtent qu'au simple passage. Les aménageurs se préoccupent de l'accès et de la circulation dans ces espaces mais ils n'examinent pas vraiment les différentes potentialités d'usages qu'ils peuvent offrir, qui sont d'ailleurs mises en exergue par les actions menées à l'initiative des habitants[2299]. La restauration fait historiquement partie intégrale de la vie quotidienne à l'extérieur[2300] et la relation que le piéton tisse avec l'espace public se base sur l'interdépendance entre des lieux

[2296] Malgré les mesures décrites dans la loi de 1982 et dans le Nouveau Code de 2012. Cf. ΛΑΛΕΝΗΣ, Κ, « Η εξασφάλιση του δημόσιου χώρου στις Ελληνικές πόλεις. Νομοθετικές ρυθμίσεις και εφαρμογές», In *Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα*, Αθήνα : Ε.Μ.Π., Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Σ.Ε.ΠΟ.Χ., 2004, pp. 273-286

[2297] Il s'agit des constructions légères, des complexes sportifs, des édifices culturels, des espaces collectifs de rassemblement

[2298] ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ, Ν., ΒΑΤΑΒΑΛΗ, Φ., ΣΑΜΑΡΙΝΗΣ, Π., *Κατάληψη δημόσιων χώρων από χρήσεις στον Πειραιά*, Ε.Μ.Π., Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, Μάρτιος 2009

[2299] ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ, Ν., *Ο δημόσιος χώρος, η κοινωνική του διάσταση και το κοινό*, In Οι δημόσιοι χώροι ως κοινωνικό αγαθό σε κρίση, Αθήνα, 15 Ιανουαρίου 2011

[2300] JAYNE, M., *Cities and consumption*, New York : Routledge, 2006

privés et publics : les cafés et les restaurants définissent tout au long de l'histoire athénienne tant l'attractivité des espaces publics que la répartition des itinéraires pédestres[2301].

L'État n'a pas su tirer parti des Jeux olympiques pour transformer le paysage des lieux publics dans le centre ; malgré le *lifting* de certains espaces, leur image n'a pas été réellement améliorée[2302]. Pendant une dizaine d'années, le centre-ville était un énorme chantier qui promettait un changement majeur dans l'espace physique. Quelques mois après la fin des Jeux olympiques, les espaces centraux étaient mieux nettoyés, mieux surveillés et mieux décorés mais cet embellissement n'a pas fait long feu[2303]. Suite à l'intervention du Fonds monétaire international en Grèce, plusieurs espaces publics se sont transformés en lieux d'insurrection sociale, et après 2008, *the city becomes not only the scene but also the means of collective experience*[2304]. Entre 2008 et 2011, les fonctions *traditionnelles* de certains lieux publics seront bouleversées, des espaces stigmatisés pendant longtemps comme *dangereux* ou *problématiques* cessent d'intéresser les autorités et la place *Syntagma* perd son statut de place de pouvoir étatique pour devenir le centre des mouvements sociaux accueillant des manifestations pendant plusieurs semaines.

Après 1990, le débat autour de l'espace public mûrit au sein de la société (universités et mouvements de citoyens) et les discours des académies et des associations d'habitants se réfèrent de plus en plus au droit des Athéniens à disposer d'*espaces libres ouverts* dans la ville[2305]. L'idée de relier toutes les voies piétonnes – annoncée déjà par les autorités dans les années 90 – refait surface à partir de 2000, mais cette fois, ce sont les mouvements sociaux qui parleront du besoin de créer un *parc métropolitain d'espaces libres*[2306]. Cependant, ni l'État ni les associations locales ne connaissent en détail le nombre, la surface et le cadre législatif exact qui gère de nombreux lieux publics[2307].

Cartographier l'espace bâti a toujours été perçu comme une priorité plus importante que cartographier l'espace non bâti. La propriété foncière est considérée comme un droit sacré, ce qui rend difficile le développement du débat autour de l'expansion des espaces publics. De plus, comme le souligne Manos Mpiris, les terrains publics sont très souvent contestés en ce qui concerne leur régime, contrairement aux privés qui sont strictement protégés par la législation[2308]. Après 1980, l'importance de l'espace collectif s'atténue face à la valeur de l'édifice privé[2309], ce qui s'exprimera à travers les thématiques des concours architecturaux. L'État est particulièrement absent par rapport à son obligation d'éduquer la société en matière de respect de l'espace public, dont l'abus n'est soumis qu'à des contrôles, son rôle se réduit à celui de percepteur des amendes imposées pour : l'occupation des trottoirs, le stationnement illégal et les constructions illicites. Cet argent est accumulé par le trésor public dans l'objectif d'être réutilisé pour améliorer la dégradation de l'environnement, mais, force est de

[2301] ΒΑΤΟΠΟΥΛΟΣ, Ν., « Σύγχρονα λογοτεχνικά στέκια », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Με το άρωμα του καφέ*, 15 Φεβρουαρίου 1998, pp. 26-28
[2302] ΑΙΣΩΠΟΣ, Γ., « Διάχυτη Αθήνα. Δίκτυα κατανάλωσης και κρίσης », In Π. Δραγώνας, Α. Σκιαδά, (eds.), *Made in Athens. 13η Διεθνής Έκθεση Αρχιτεκτονικής*, Αθήνα : Υ.ΠΕ.Κ.Α., 2012 et notamment p. 44
[2303] ΦΙΛΙΠΠΙΔΗΣ, Δ., « Για τη ρευστότητα των πραγμάτων. Σχόλια για τον ελληνικό δημόσιο χώρο », *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, no. 39, 2005, pp. 24-25
[2304] STAVRIDIS, S., « Emerging common spaces as a challenge to the city of crisis », *City*, vol. 18, no. 4-5, 2014, pp. 546-550
[2305] ΠΑΠΑΣΠΥΡΙΔΗΣ, Φ., « Καπιταλιστική κατοχή στην πόλη - εμπορευματοποιημένοι δημόσιοι χώροι - χώροι ελεγχόμενοι », In *Οι δημόσιοι χώροι ως κοινωνικό αγαθό σε κρίση*, Αθήνα, 15 Ιανουαρίου 2011
[2306] ΓΙΑΝΝΗΡΗΣ, Η., « Ελεύθεροι χώροι. Νέα κατάσταση, νέες προοπτικές για τα κινήματα πόλης », *op.cit.*
[2307] *Ibid.*
[2308] ΤΡΑΙΟΥ, Ε., « Έτσι καταστρέψαμε τις πόλεις μας », *Επτά Ημέρες Καθημερινή*, 18 Οκτωβρίου 1992, pp. 14-18
[2309] ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ, Χ., « Αθήνα 1834-2010 », *Εγκυκλοπαίδεια Υδρία*, Αθήνα : Αξιωτέλλης, 2005, p. 48

constater que ce n'est pas toujours le cas. Athènes reste ainsi une ville offrant très peu de satisfactions à ses habitants[2310].

Tant l'État que le secteur privé revendiquent plus de contrôle sur l'espace public. De nouveaux espaces commerciaux, l'installation de caméras de surveillance, l'accès payant à certains lieux et la présence permanente de la police dans quelques rues du centre, imposent une utilisation *réglementée*. Exploiter commercialement les parvis et les places est souvent perçue par des particuliers comme la seule valorisation de l'espace ouvert. Les activités sans profit matériel immédiat – issues d'actions collectives et d'initiatives de solidarité – sont marginales et présentées comme une exception à la règle. Dans le cas des zones touristiques de la ville, les usages de l'espace public sont plus ou moins prévus, mais cette *stabilité* de l'image des lieux publics est controversée dans les quartiers qui se trouvent aux extrémités du centre historique. Des *niches* de brassage social et d'activités inventives (repas, commerce échange, distribution de produits pharmaceutiques) sur des placettes rendent ces espaces publics assez poreux en termes d'activités et de profils d'usagers[2311].

Au-delà de leurs différences morphologiques, les espaces publics du centre présentent des significations différentes pour les habitants au fil des ans[2312]. Certaines voies piétonnes (comme la partie ouest de la rue Ermou) ne sont empruntées que pendant des moments spécifiques de la journée ou de la semaine, et quelques places – qui n'étaient pas très fréquentées – deviennent ces derniers années des lieux branchés et célèbres de la capitale (comme c'est le cas de la place *Agias Irinis*). Il y a lieu de souligner que les lieux publics centraux ne manquent pas d'un aménagement, mais plutôt d'un usage diversifié et continu dans la journée[2313]. De plus, leur abandon ne signifie pas pour autant qu'ils soient déserts, ils n'arrivent pas à inciter les personnes à y rester et ils se limitent seulement à être des endroits de passage. Le profil des passants du centre historique a une tendance à changer ces dernières années. Jusqu'en 1980, les sièges de l'administration publique attirent et *contiennent* un grand nombre d'employés au sein du triangle Kleanthis-Schaubert. Les commerces florissants des avenues *Stadiou*, *Panepistimiou, Ippokratous* et *Solonos* doivent leur prospérité à cette clientèle permanente du centre qui, avec des horaires fixes et des pauses de midi, sont des clients fidèles des pharmacies, des cafés-terrasses, des parkings, des libraires, des centres de photocopies et des magasins d'alimentation. La décentralisation des bâtiments du secteur public a eu pour résultat le changement du profil des passants des rues du centre[2314]. Dorénavant, de nouveaux pôles commerciaux concurrencent le monopole du centre qui cherchera à spécialiser sa fonction autour des activités du spectacle et du divertissement.

Alors que la communauté scientifique est *à la recherche*[2315] de l'espace public, les autorités semblent peu enclines à procéder à des actions concrètes par manque de financement mais aussi d'idées. Les places centrales d'Athènes n'inspirent plus le repos en dehors des cafés-terrasses, leur décor semble être détaché des habitudes locales et imite des normes esthétiques étrangères : *Des places inaccessibles aux piétons, des places avec de beaux dallages en marbre, en asphalte, des places en béton où il faut un chameau et une tunique pour les traver-*

[2310] ΓΙΑΝΝΗΡΗΣ, Η., « Η ανάγκη για δίκτυο πρασίνου την περίοδο της κρισης και ο ρόλος των κινημάτων της πόλης », In *Βιώσιμες γειτονιές την εποχή της κρίσης*, 17 Νοεμβρίου 2013
[2311] ΣΤΑΥΡΙΔΗΣ, Σ., « Ο ελεύθερος χρόνος και η εμπειρία του μητροπολιτικού δημόσιου χώρου », In Δ. Λεβεντάκος (eds.), *Εργασία, σχόλη, κουλτούρα*, Αθήνα : Κέντρο Πολιτιστικών Μελετών, Γ.Σ.Ε.Ε., 2005
[2312] ΚΟΣΜΑΚΗ, Π., « Προς μια πολιτική σχεδιασμού δημοσίων υπαίθριων χώρων στο Λεκανοπέδιο », *Πυρφόρος*, τευχ. 1, 1998, pp. 29-31
[2313] ΤΖΙΡΤΖΙΛΑΚΗΣ, Γ., « Ο χώρος των σχέσεων και η μετα-βιομηχανική πόλη », *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τ. 37, 2003, pp. 68-73
[2314] ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ, Κ., « Δημόσιο έλλειμα σχεδιασμού για την πόλη », *Η εποχή*, 19 Δεκεμβρίου 2011
[2315] Cf. conférence grecque organisée par la Chambre technique sous le titre : *À la recherche de l'espace public*

ser – pour échapper aux coups de soleil – pendant l'été en pleine canicule[2316]. Les projets promus par les autorités ne répondent pas aux demandes sociales réelles et les études proposées par différentes associations pour que certains îlots délaissés ou des bâtiments non habités soient pris en charge par des infrastructures collectives, restent dans les placards de la Ville. Par ailleurs, l'on assiste à une annonce de concours pour trouver un design innovant pour les bancs publics[2317]. Dans une ville où la vie quotidienne est étroitement liée à la vie à l'extérieur, l'aménagement de l'espace collectif reste aride. L'espace public est souvent approché par le pouvoir central comme un espace vide physiquement, ce qui risque de mettre à l'écart ses usages riches en termes de signification[2318].

Cette inaction des autorités face à l'espace non bâti touche aussi l'espace bâti de propriété publique[2319], à tel point que plusieurs édifices publics le long des axes importants du centre sont devenus de vraies carcasses dans le paysage urbain, témoignant ainsi l'absence de sensibilité de la part de l'État pour l'esthétique commune. Le citoyen perçoit ce dernier comme son adversaire et non comme son allié. Quant à l'espace public, il n'est pas ressenti en tant que propriété commune, mais comme un espace neutre ; un terrain potentiel de possession plutôt que d'utilisation collective[2320].

Cette impuissance de mener des actions cohérentes en vue d'une amélioration des espaces publics ne peut être attribuée à une absence de débat autour du sujet. Les urbanistes athéniens discutent depuis 1980 du besoin de renouveau des espaces publics pour la renaissance des quartiers[2321] et leur devenir morphologique et social imprègne le discours des mouvements des habitants au cours des dernières vingt années. Ces revendications – comme un *laboratoire* d'idées – ont fait naître une nouvelle sphère publique[2322]. Les Athéniens s'organisent et adressent des critiques virulentes envers les décisions de l'État qui approchent les lieux publics à travers des critères *universels* sans tenir compte de la versatilité des habitants par rapport à l'utilisation quotidienne des lieux[2323].

Depuis 2011, les programmes techniques de la Ville consacrent de moins en moins de financements aux travaux d'aménagement sur les espaces publics[2324] qui se limitent à l'entretien des trottoirs et au statutaire. Les projets à grande échelle, comme l'aménagement des places ou des voies piétonnes, sont intégrés dans des programmes de financement de l'Union européenne (Ε.Σ.Π.Α.)[2325]. En même temps, la Ville dépense des sommes considérables pour l'acquisition des îlots en vue de construire des infrastructures publiques. Une grande partie des dépenses concerne des frais juridiques liés aux litiges entre la Ville et des particuliers ou des associations d'habitants concernant la propriété de certains bâtiments du centre-ville[2326]. Après 2000, la majorité des études techniques que la Ville rédige se focalisent sur l'augmentation de la verdure dans l'espace public, mais elles sont toutefois critiquées de ne pas tenir compte des problèmes sociaux qui s'aggravent : *Elles présupposent que les habitants sont*

[2316] ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « Πλατείες. Ο δημόσιος χώρος στα χρόνια της παρακμής », *op.cit.*
[2317] ΚΑΡΟΥΖΑΚΗΣ, Γ., « Κέρδισε το… 'δικό μου παγκάκι' », *Ελευθεροτυπία*, 2 Ιουλίου 2010
[2318] ΦΙΛΙΠΠΙΔΗΣ, Δ., « Η Αλίκη στο δημόσιο χώρο της Αθήνας », *Αρχιτεκτονικά Θέματα,* τ. 37, 2003, pp. 146-149
[2319] ΠΕΠΕ, Α., « Η διαχείρηση του δημόσιου χώρου στην πόλη », *Αρχιτέκτονες*, τ. 34, 2002, pp. 65-68
[2320] ΦΡΑΝΤΖΗ, Φ., « Δημόσιος χώρος. Ο τόπος », *Αρχιτέκτονες*, τ. 06, 2013, pp. 12-13
[2321] ΤΡΙΠΟΔΑΚΗΣ, Α., « Προς την πόλη των πολιτών. Ανάκτηση του δημόσιου χώρου και ανακυττάρωση της αστικής δομής », *op.cit.*
[2322] ΒΑΪΟΥ, Ν., ΚΑΛΑΝΤΙΔΗΣ, Α., « Διεκδικώντας αστικό χώρο, μικρογεωγραφίες συλλογικής δράσης στην Αθήνα », In *Μεταβολές και Ανασηματοδοτήσεις του χώρου στην Ελλάδα της κρίσης*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, 1-3 Σεπτεμβρίου 2013
[2323] ΒΑΪΟΥ, Ν., « Δημόσιο –ιδιωτικό στερεότυπα φύλου αποκλεισμοί στην πόλη », *Αρχιτέκτονες*, τ. 34, 2002, pp. 70-73
[2324] Entretien avec Eli Papakonstantinou
[2325] Cf. Le Programme Technique Ville d'Athènes sur le site officiel
[2326] ΔΙΑΜΑΝΤΗ, Ι., « Η οικουμενική πρωτοβουλία κατοίκων έσωσε την αγορά της Κυψέλης », *Η Καθημερινή*, 14 Ιουλίου 2007 ΠΟΡΤΑΛΙΟΥ,Ε., « Η δημοτική αγορά της Κυψέλης. Ευάλωτοι χώροι νοηματοδοτούν το μέλλον », *Αρχιτέκτονες*, τευχ. 63, Μάιος-Ιούνιος 2007, p. 76

des consommateurs, des rentiers promeneurs, des touristes et des cyclistes badins […] mais les autres, les pauvres, les sans-abri, les démunis, ils nuisent à l'image officielle[2327].

Les Athéniens n'ont pu créer une véritable culture urbaine qu'à partir des années 90, époque à laquelle la majorité de la population active est née dans la capitale et y a grandi. Cette première génération d'Athéniens cultive un intérêt croissant pour le paysage de la ville. Toutefois, le profil social du centre change après la fin des années 90, en se reflétant sur les utilisations des espaces publics. Les Athéniens s'investissent moins émotionnellement dans les lieux du centre-ville, où ils trouvent de plus en plus de paysages présentant la même esthétique(les mêmes dalles sur les trottoirs, les mêmes bancs publics, les mêmes barrières métalliques), que dans ceux des banlieues résidentielles[2328].

Cependant, le paysage du centre conserve encore des éléments morphologiques qui lui sont propres comme les portiques et les passages intérieurs des immeubles athéniens. Les portiques s'imposent à partir des années 60 dans chaque nouvel immeuble du centre historique afin d'octroyer plus d'espace au piéton dans des rues centrales dont la largeur ne permet pas l'élargissement des trottoirs[2329]. Ainsi, ces portiques avec ces passages intérieurs des immeubles forment une trame piétonne – d'une surface importante – complémentaire à la voirie principale. Ces itinéraires semi-couverts ou couverts, ont eu un rôle bénéfique pour le développement du petit commerce du centre-ville, mais ils ne sont pas toujours continus ce qui fait que le piéton se trouve souvent face à des murs et il est obligé de faire de nombreux zigzags[2330]. Ces surfaces secondaires attribuées aux piétons n'ont jamais été envisagées dans une logique de réseau avec les trottoirs et les parvis ; rares sont les articles qui indiquent la valeur *inexploitée* des passages dans la réorganisation des flux pédestres[2331]. Le caractère sporadique de ces surfaces et la crise du commerce des dernières années les a conduits à l'isolation et à la dégradation. Cet abandon des passages athéniens est aussi le fait d'un manque de réglementations générales de construction [*Genikos oikodomikos kanonismos*] (Γ.Ο.Κ.) qui n'approche pas le paysage de la rue comme une entité tridimensionnelle. La structure et le volume du bâti sont contrôlés de manière exhaustive mais l'*image de la rue* est rarement évoquée dans les textes législatifs sauf s'ils concernent des avenues centrales à caractère historique[2332].

Les rues athéniennes sont cependant des lieux liés aux mémoires collectives, elles attirent le jeu, le bavardage et la majorité des fonctions sociales. La bagarre ne constitue pas une source d'inquiétude pour les passants mais une *procédure pédagogique* qui finit presque toujours par la réconciliation[2333]. Malgré la prédominance des constructions en béton, des bâtiments de différentes périodes historiques sont dispersés dans chaque rue du centre en lui donnant une ambiance surannée : *En me promenant par hasard dans les mêmes rues, j'observe les bâtiments, je me force d'éviter la vaine nostalgie du passé… mais j'ai une nostalgie des lieux… j'y retourne, et à chaque fois je trouve qu'ils ont changé tout en demeurant identiques*[2334].

[2327] ΒΑΙΟΥ, Ν., « Δημόσιος χώρος και τοπικότητα », *Η Αυγή*, 27 Απριλίου 2014
[2328] ΔΡΑΓΩΝΑΣ, Π., « Από τη φαντασίωση στη διεκδίκηση », In Γ. Αδηλενίδου (eds.). *Δημόσιος χώρος αναζητείται*, Θεσσαλονίκη : Cannot Not Design Publications, 2011, pp. 481-484
[2329] ΚΛΕΟΓΕΝΗ, Ε., ΚΟΝΤΑΡΗ, Λ., ΤΣΙΚΟΣ, Π., *Η στοά. Η εξέλιξη του ρόλου της στον πολεοδομικό ιστό*, Επί διπλώματι εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 1984
[2330] ΒΑΣΙΛΙΑΔΗΣ, Π., « Στοές στην Αθήνα », *Ζυγός*, τεύχ. 90, 1963, pp. 55-58
[2331] ΖΗΡΙΝΗ, Μ., « Εξέταση μιας πολύπαθους αλλά πάντα δημοφιλούς πλατείας », *Αρχιτέκτονες*, τευχ. 79, 2010, pp. 40-43
[2332] ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, Ε., « Υπάρχει και άλλος τρόπος να δούμε την Αθήνα », *Αρχαιολογία & Τέχνες*, τευχ. 46, 1993, pp. 19-25
[2333] ΓΕΡΟΥ, Γ., « Συνεχή πολεοδομικά δίκτυα σε επίπεδο συνοικίας », *Τεχνικά Χρονικά, τ. 5,* 1990, pp. 25-27
[2334] PATRIKIOS, T., « Rues d'Athènes », *La pensée du Midi*, no. 11, 2003, pp. 136-137

La notion de *biens communs,* selon le Code civil grec, est vaste et elle inclue une grande partie de l'environnement bâti et naturel. Les *choses communes* sont protégées dans le sens où elles ne peuvent pas être exploitées commercialement, elles appartiennent soit à l'État (côtes, plages), soit aux autorités locales [*Organismos Topikis Aytodioikisis*] (O.T.A.) qui se portent responsables de leur gestion et de leur mise en valeur sans empêcher pour autant qu'elles soient libres d'accès (article 970 du Code civil) et utiles à la population (article 969 du Code civil)[2335]. Les espaces publics sont protégés par le principe constitutionnel *d'équilibre d'emprunt* selon lequel toute modification du plan local d'urbanisme est permis seulement dans le cas où leur surface totale ne diminue pas. Cependant, *l'emprunt* des espaces publics est souvent soumis aux intérêts privés[2336], or, la législation grecque stipule qu'il s'agit d'*espaces à usage commun* [*koinochristoi choroi*]. Les espaces libres sont classés selon la catégorie à laquelle ils appartiennent (des places, parcs, rues, aires de jeux, etc.) sur les plans urbains et de lotissement [*rymotomiko schedio*][2337]. Le code communautaire et municipal [*kodikas dimon kai koinotiton*] précise que chaque commune est entièrement responsable de l'aménagement des espaces à usage commun intégrés dans son périmètre[2338] et détermine les constructions qui sont permises sur ces espaces (marchés, lieux de divertissement, événementiels, etc.)[2339]. Toutefois, le nouveau Code des règlements de construction [*ktiriodomikos kanonismos*] de 2006 préconise que les communes sont obligées de voter des décrets [*kanonistikes diataxeis*] pour l'ensemble des espaces publics sur leur territoire et qu'elles ne peuvent pas appliquer de manière isolée des règles selon des cas particuliers d'espaces publics, comme autrefois. Le législateur donne aussi la possibilité aux communes de louer une partie de leurs espaces communaux aux particuliers ou aux entreprises privées[2340]. Selon certains, la législation laisse ainsi des marges pour qu'une forme d'occupation des lieux publics ait lieu : *Une occupation par l'entrepreneur qui n'a aucun lien avec les revendications sociales mais qui ne suscite aucun recours aux forces policières de répression*[2341].

Sur des plans urbains approuvés dans quatre grandes villes grecques, le quota de la surface de l'espace public par habitant est comparable aux chiffres des villes en Europe, cependant, seulement 52 % de chaque plan approuvé est réalisé. Ainsi, les deux tiers des foyers à Athènes et au Pirée ont accès à des espaces libres qui ne représentent que le 2 % de la surface totale de l'espace urbain (sans compter la voirie)[2342]. Malgré leur petite surface et la dégradation de leur paysage, les espaces publics athéniens réussissent à rester animés[2343] et leur devenir intéresse de plus en plus les habitants de la capitale :

> *L'effet de bétonisation excessive de la ville qui a eu lieu entre 2000 et 2009 ne pouvait pas être modifié par la construction de quelques voies piétonnes dans le centre de la ville. Seulement 5 % des espaces verts dont l'État avait annoncé la création, ont été finalement créés après les Jeux olympiques. Les pouvoirs publics ont fait plusieurs compromis pour atteindre le but ultime, c'est-à-dire réussir à l'achever dans les dates prévues… c'est donc pour cela qu'une série de comités d'habitants et d'associations sont apparus en demandant que l'empiètement sur les espaces libres cesse. Le comité de coordination fut créé en réalité pour*

[2335] ΚΑΒΟΥΛΑΚΟΣ, Κ. Ι., « Προστασία και διεκδίκηση δημόσιων χώρων. Ένα κίνημα της πόλης στην Αθήνα του 21 αιώνα », In Δ. Εμμανουήλ, Ε. Ζακοπούλου, Ρ. Καυταντζόγλου et al. (eds.), *Κοινωνικοί και χωρικοί μετασχηματισμοί στην Αθήνα του 21ου Αιώνα*, Αθήνα : Ε.Κ.Κ.Ε., 2009, pp. 387-426

[2336] ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., « Συζήτηση», In *Η αισθητική των πόλεων και η πολιτική των παρεμβάσεων. Συμβολή στην αναγέννηση του αστικού χώρου*, Αθήνα, 13-14 Οκτωβρίου 2003, Αθήνα : Ε.Α.Χ.Α. Α.Ε., 2004, pp. 55-63 et notamment p. 56

[2337] π.δ (décret présidentiel) 232/6-3-1986, Φ.Ε.Κ. 166Δ/1986

[2338] loi 3463/8-6-2006, Φ.Ε.Κ. 114Α/2006

[2339] Cf. en particulier l'article 79 dans la même loi

[2340] La loi 1080/1980 et en particulier les articles 5 et 13. Cette emprise peut concerner au maximum 70 % de la surface d'une place à condition que cette privatisation *ne gène pas le fonctionnement lisse de la place*

[2341] ΚΑΖΕΡΟΣ, Ν., « Το ιδιωτικό και το δικό του » , *Αρχιτέκτονες*, τευχ. 34, 2002, pp. 81-83

[2342] LALENIS, K., KALLIAKOUDAS, T., « Legal instruments for securing urban public space in Greece. An analysis of outcomes and effectiveness », *European Conference AESOP, Planning in Border Regions*, Volos, Greece, 10-15 July 2002

[2343] ΜΑΥΡΙΔΟΥ, Μ., « Η νέα πολεοδομία ως κυρίαρχος λόγος και η ελληνική πόλη», In *Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα*, Αθήνα : ΕΜΠ. , Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Σ.Ε.ΠΟ.Χ., 2004, pp. 345-361

unir plusieurs initiatives d'habitants qui jusqu'alors ne collaboraient pas vraiment entre elles… le comité les a aidées à enrichir leur discours théorique et politique. Le piéton est au centre de toutes les initiatives… le piéton, la marche, se trouve au cœur du débat sur les espaces collectifs… quand nous parlons de mise en réseau nous parlons forcément de piétons. [Ilias Gianniris_AH]

Le processus de surexploitation et d'empiètement des espaces publics suit dans la majorité des cas les mêmes étapes : délaissement, dévalorisation, cloisonnement par barrières, privatisation, commercialisation. Le mépris pour le piéton n'est qu'un aspect d'une attitude plus générale qui perçoit la ville comme un produit commercial. Les autorités annoncent leur intention de créer des espaces où le piéton pourra marcher librement, mais cette volonté conduit parfois à la clôture des espaces et à leur coupure de la vie quotidienne dans les quartiers :

La question est de savoir comment nous définissons l'accès libre au piéton… n'oubliez pas qu'avec la décision du ministère Venizelos en 2001, la colline de Filoppapou a failli être classée comme zone archéologique thématique… en quelques jours, toute la surface des 700 hectares a été clôturée au sein d'un quartier où les habitants n'ont aucun autre espace de détente… alors, comme vous pouvez le comprendre, si nous voulons parler de promotion de la marche il ne suffit pas seulement d'avoir pour objectif la création de voies piétonnes sur des rues qui sont de toute façon étroites… il faut parler surtout de l'accès libre du piéton à tous les espaces libres et verts qui sont éparpillés partout dans la ville. [Ilias Gianniris_AH]

D'après l'article 153 du Code Général de la législation d'urbanisme (K.B.Π.N.) qui codifie l'article 2 du décret législatif 17.7/16-8-23, et selon l'Article 242 paragraphe 1 du K.B.Π.N. codifiant l'article 2 paragraphe 1 de la loi 1577/1985, Γ.O.K./1985 :

- *À l'intérieur des villes et des agglomérations, les espaces publics collectifs sont déterminés par le plan de lotissement ou le plan local urbain approuvé (εγκεκριμένο ρυμοτομικό ή πολεοδομικό σχέδιο)*

Selon l'article 153 du K.B.Π.N. :

- *Les plans des villes déterminent : α) les voies, les places, les jardins, les forêts, les espaces collectifs à utilité publique, les lots réservés aux bâtiments d'utilité publique, ainsi que les lots constructibles*

Selon l'article 242 du K.B.Π.N. désignant le cadre d'application des mesures des Réglements de Construction (Γ.O.K.) :

- *En tant qu'« espace commun », l'on comprend toute sorte de routes, de places, de bois et généralement d'espaces destinés à être partagés conformément à la réglementation (loi 1337/1983, loi 4067/2012)*

Selon l'article 1 paragraphe A΄ du décret présidentiel 23.2./6-3-1987 (Φ.E.K. 166/Δ/6-3-1987)

- *Entre les deux catégories des usages des sols qui sont prévues dans le Plan d'Urbanisme est intégrée la catégorie no. 9 sous le titre : « Espaces libres - espaces verts urbains ».*

Selon l'artcile 9 du décret présidentiel 23.2./6-3-1987 (article 238 K.B.Π.N.), sont designés les usages spécifiques qui sont permis dans les « Espaces libres - espaces verts urbains ».

- *Au sein de ces espaces sont permises des limites et des barrières à condition que celles-ci délimitent des centres sportifs, des kiosques de rafraîchissements ou des installations culturelles.* Toutefois, l'article ne mentionne pas concrètement comme usage distinct le terme *espaces libres collectifs.* Il est cependant admis que cet usage fait partie de la catégorie *« Espaces libres - espaces verts urbains ».*

Selon l'article 5 de la décision ministérielle (Y.A.) 10788/5-3-2004 Approbation des normes et des limites maximales *en ce qui concerne les densités du bâti prévues par les plans des villes (Φ.E.K. 285/Δ/2004):*

- Le système des espaces ouverts devrait couvrir une variété d'activités qui se développent dans des lieux conçus à différentes distances du lieu de résidence et ayant différentes tailles, en fonction de leur but d'usage. En particulier, les espaces verts urbains sont divisés en :

- Espaces Ouverts de l'Unité de planification. Cette catégorie comprend : - des îlots verts (poches vertes et terre-pleins verts) 0,01-01 ha qui n'ont aucune utilisation. Ils jouent cependant un rôle primordial dans l'organisation du plan urbain de manière rationnelle et dans la création des «ouvertures» dans le tissu dense
- Les Squares 0,1-0,5 HCl, avec ou sans équipement. La végétation n'est pas leur caractéristique principale. Ils sont utilisés principalement comme espaces de contacts sociaux et des aires de loisirs (l'implantation de kiosques de rafraîchissements est possible).
- Aires de jeux - coins (de petite échelle) peuvent se rapporter à des parties de trottoirs (woonerf).
- Parcs d'une Unité de planification -quartier 0,5-1,5 ha. sauf la verdure, qui est la caractéristique principale de ces espaces, ils peuvent inclure des activités de loisirs actifs, tels que les installations de petits terrains sportifs, terrains de jeux, des aires de jeux (le parc peut répondre aux besoins de plus d'une unité urbaine - le quartier).
- Ελεύθεροι Χώροι Πόλης / Οικισμού
- Πάρκο Πόλης / Οικισμού

- *Les espaces de cette catégorie sont généralement placés dans les zones naturelles qui sont idéales à cet effet et ils doivent être configurés pour protéger et améliorer le caractère naturel du paysage. Ils permettent a priori de fuir l'environnement urbain et il est conseillé d'y éviter l'implantation de fonctions nuisantes ou polluantes ... «*
- *Dans la conception urbaine les espaces verts doivent être placés de telle sorte qu'ils permettent :*

  La liaison entre la trame verte et la circulation des piétons à travers des éléments principaux de mémoire historique et les éléments de l'activité sociale et culturelle.
  L'isolation visuelle des monuments quand ceux-ci se trouvent dans un environnement qui ne les intègre pas de manière réussie
  - La végétation isolant et protégeant les usagers de l'environnement urbain
  - La création de limites (naturelles et visuelles) entre les zones d'habitat et les zones d'activités intenses, comme les autoroutes, etc.

Encadré 1 : Encadré résumant les principaux points de la réglementation relative aux espaces publics (Source : figure créée par l'auteur d'après des informations retirées au ministère de la Justice (http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikes)

7.3.5 Changement d'échelle et grands projets urbains : chercher la mobilié douce et l'espace public « attractif »

La fin des Jeux olympiques laisse la ville avec de nombreux espaces vides qui n'ont pas encore trouvé, jusqu'à aujourd'hui, aucune fonction, et, parallèlement, la surface des lieux publics proches du centre de la ville a très peu augmenté. Les Jeux olympiques n'ont réussi à avoir un impact significatif que sur l'image des lieux publics célèbres du centre. La plupart des installations créées à cet effet, ont été implantées dans des zones non bâties et vertes se trouvant aux marges de la ville ou dans des friches urbaines *inexploitées* (c'est le cas de la zone sur la côte du Phalère)[2344], cette concentration des projets d'infrastructures sportives sur la côte littorale de la ville, avait pour but *l'ouverture* de la capitale sur la mer. Cependant, les esplanades piétonnes du front littoral n'ont jamais pu être intégrées dans la vie quotidienne urbaine[2345].

L'Athénien qui déciderait de se promener sur le front de mer se trouverait rapidement perdu au milieu des ronds-points, des barrières, des parkings déserts et d'un paysage *dessiné par l'absence d'architectes*[2346]. Malgré le coût élevé des travaux, leur implantation dans le bassin n'a pas résulté d'une politique de planification à long terme. De fait, les projets olympiques ont surtout ciblé la modernisation des infrastructures, le renfoncement du profil culturel du centre historique et la promotion d'Athènes en tant que centre d'affaires à portée internationale[2347]. L'extension du réseau des transports en commun fut finalement le seul héritage qui a eu un impact concret et positif sur l'image et la fonction des espaces publics dans le centre-ville ; les nouvelles stations du métro ont donné à une grande partie de la population la possibilité d'accéder facilement au cœur historique de la capitale.

La mise à niveau du paysage physique et économique du centre d'Athènes était un prérequis pour l'octroi des fonds du deuxième et troisième Cadre communautaire d'appui (CCA II, CCA III) à la Grèce[2348]. Cependant, les montants considérables dépensés pour des projets d'aménagement n'ont pas augmenté le nombre des espaces verts dans la ville[2349]. La réhabilitation de certaines rues du centre d'Athènes, dans le cadre de programmes pilotes (rues *Lekka*, *Praxitelous*, *Kolokotroni*), n'a pas modifié non plus le bilan négatif de la qualité des espaces publics étant donné que la grande majorité des travaux s'est centrée sur l'entretien des trottoirs et des parvis dans des lieux très centraux et donc directement visibles par les touristes. Toutefois, en août 2004, l'inauguration des places *Monastiraki* et *Syntagma* – suite à leur aménagement – a constitué un changement de l'image du centre, ressenti *en une nuit*[2350].

Tous les grands travaux exécutés dans la capitale ont rendu caduque le Schéma directeur de 1985 (le seul en vigueur jusqu'à présent). En 2009, le ministre de l'Environnement (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.), Giorgos Souflias, propose la révision de ce dernier par un projet de loi insistant sur une métropole durable, cohérente et plaisante, et proposant, en même temps, l'extension des autoroutes et le percement des montagnes pour promouvoir un modèle de transports fondé sur l'utilisation de la voiture individuelle.

[2344] ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ, Ν., « Αγναντεύοντας την Αθήνα του χρόνου τον Σεπτέμβριο », *op.cit.*
[2345] ΜΑΡΜΑΡΑΣ, Ε. Β., « Αναζητώντας το στρατηγικό στόχο της μετά Ολυμπιακής Αθήνας », *op.cit.*
[2346] En effet, le seul cas où l'État grec a fait appel à un architecte, ce fut pour la structure métallique du Stade olympique, dessinée par l'architecte espagnol, Santiago Calatrava Valls
[2347] ΜΑΡΜΑΡΑΣ, Ε. Β., « Αναζητώντας το στρατηγικό στόχο της μετά Ολυμπιακής Αθήνας », *op.cit.*
[2348] *Ibid.*
[2349] ΤΖΑΝΑΒΑΡΑ, Χ., « Πράσινο. Ούτε το 10 % », *Ελευθεροτυπία*, 6 Ιουνίου 2004
[2350] Conformément aux extraits des journaux (Cf. annexe 16) retirés à l'archive personnelle d'Anna Skiada suite à un entretien que nous avons effectué

Le projet apparaît, en 2008, dans un contexte politique incertain de crise économique mondiale[2351]. L'attraction des capitaux privés est considérée comme le seul moyen pour qu'Athènes assure sa viabilité économique. L'État donne ainsi la priorité à une série d'actions comme la création de centres d'affaires, la promotion du tourisme de loisirs et la construction de complexes commerciaux ; l'objectif de faire de la capitale une ville verte et équitable, est laissé de côté. Le projet de loi de 2009 n'a jamais été approuvé par le parlement. En 2010, le nouveau ministre annoncera la rédaction d'un nouveau projet de loi pour le schéma directeur de la capitale, partant sur de bases assez différentes, dont un des objectifs piliers est la revitalisation des centres historiques d'Athènes et du Pirée et la création d'un pôle culturel historique a portée nationale, et proposant que les transports de la capitale soient structurés autour d'un réseau dense des transports en commun à trajet fixe. Ces propositions reflètent le virage entrepris par le pouvoir central par rapport au rôle envisagé pour le centre de la ville. Le *Schéma directeur de 2021* montre l'intention du gouvernement de placer l'aménagement des espaces publics au cœur du défi de la renaissance du centre-ville :

> *Réhabilitation des espaces publics au sein du périmètre d'action de la Société pour l'Unification des Sites archéologiques… réexamen de la possibilité de transformer des rues en voies piétonnes, […] achèvement du programme d'EAXA qui permettra à l'avenir à la Mairie et au ministère de la Culture de proposer la classification de la totalité du centre historique comme monument d'art et d'histoire protégé par l'UNESCO […] promotion des piétonnisations des artères qui accueillent aujourd'hui des édifices d'intérêt architectural ou historique […] réaménagement des boulevards Amalias, Pireos, Patission dans le but d'élargir la surface de l'espace public [….] détournement des flux transversaux de voitures en dehors du centre et mise en avant des itinéraires pédestres et cyclables dans le cadre du programme de la SUEAA […] mise en œuvre des réseaux culturels élargis*[2352].

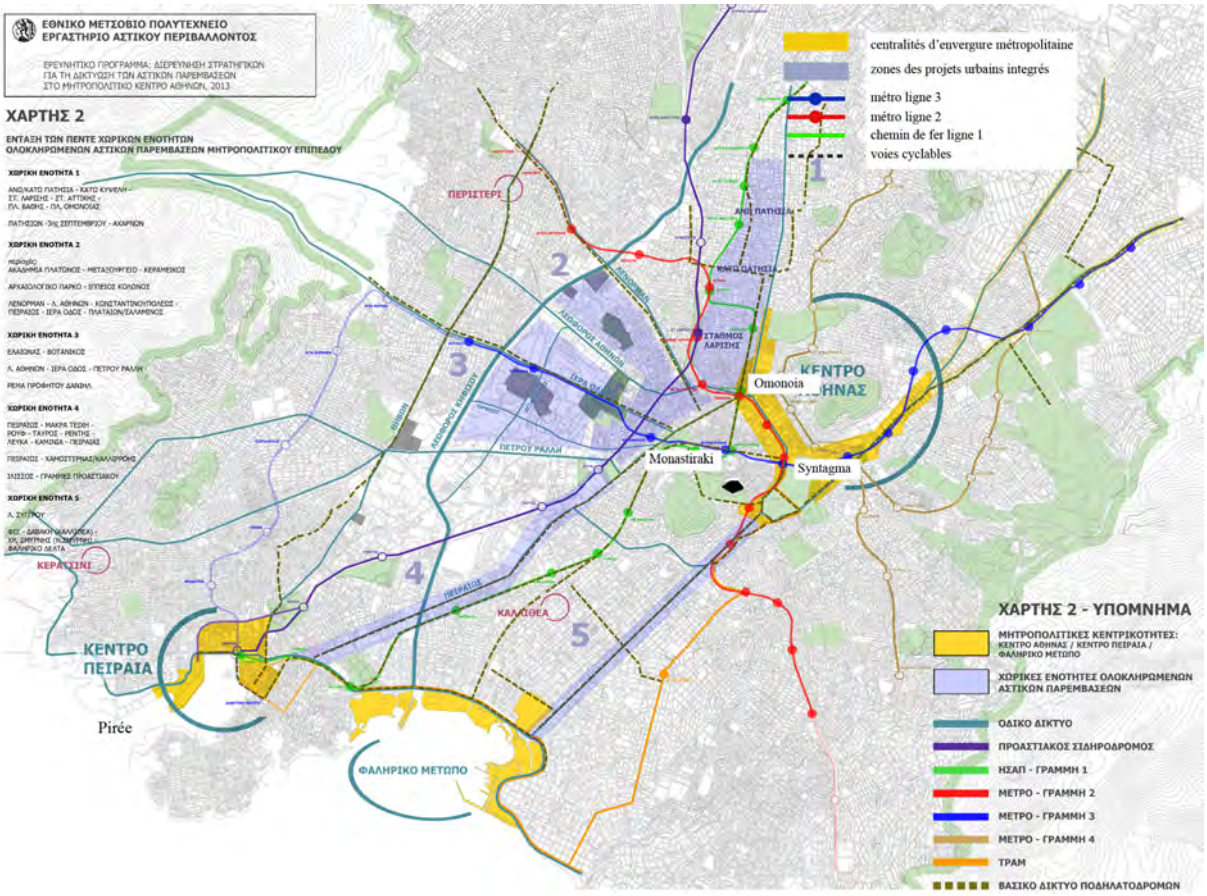
C'est la première fois qu'un document d'urbanisme à l'échelle métropolitaine propose la création d'un réseau d'itinéraires de promenades et de pistes cyclables. Le schéma 2021 parlera de la mise en place d'un *arc vert* qui – traversant le bassin d'ouest en est – unifiera les espaces verts et publics, indépendamment du genre et de la taille, entre eux. Les cours intérieures des immeubles, les voies piétonnes, les grands parcs urbains et les espaces boisés de la capitale seront ainsi reliés par un seul réseau de couloirs verts. Ces *itinéraires piétons favoriseront la balade et le sport*, et ils contribueront aussi à l'amélioration de l'empreinte écologique du bassin. La promotion de déplacements doux est une des politiques phares du schéma 2021 : l'étalement de voies piétonnes et cyclistes, l'éloignement des stationnements de la voie publique et l'extension des lignes du tram sont envisagés comme des outils primordiaux pour la transformation du paysage de la capitale.

En juin 2010, le ministère de l'Environnement (Υ.ΠΕ.Κ.Α) publiera un rapport pour mieux préciser les actions envisagées par le nouveau schéma directeur (s'il est finalement approuvé). Ce rapport, ayant pour titre *Athènes-Attiki 2014*, comporte quatre chapitres dont deux sont consacrés aux projets relatifs aux espaces publics centraux. Le premier, *Amélioration du fonctionnement et de l'image de la ville,* et le deuxième, *Mobilité urbaine durable à Attiki*, annoncent une série de projets de grande envergure concernant le centre-ville : la piétonnisation des rues *Panepistimiou* et *Vassilisis Olgas*, l'aménagement de la place *Theatrou* à côté de l'Hôtel de Ville, le lancement d'un concours pour la piétonnisation et l'unification de quatre îlots urbains, des programmes de peinture des pignons des immeubles et de création de toits verts sur des immeubles, ainsi que les aménagements de la rue *Pireos*, du quartier d'*Akadimias Platonos* et des placettes des quartiers résidentiels dégradés. Un deuxième

[2351] ΓΕΡΑΡΔΗ, Κ., « Το ΡΣΑ μετά το 1983 », In *Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής 2009. Κριτική αποτίμηση - προοπτικές*, Αθήνα, 22 Ιουνίου 2009

[2352] Υ.ΠΕ.Κ.Α., Ο.Ρ.Σ.Π.Π.Α., *Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας Αττικής 2021*, Αθήνα : ΥΠΕΚΑ, 2013

groupe d'actions concerne des projets considérés comme de *grandes interventions métropolitaines* [*megales mitropolitikes paremvaseis*] (Carte 37). Il s'agit de la réhabilitation de la côte du Phalère ainsi que de la mise en valeur d'anciennes grandes friches industrielles dispersées dans le bassin.



Carte 37 : Carte résumant les objectifs pour la coordination des projets urbains à l'échelle du bassin et la mise en valeur de la relation entre le centre historique d'Athènes et le port du Pirée (Source : ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ, ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ Ε.Μ.Π., *Διερεύνηση στρατηγικών για τη δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο μητροπολιτικό κέντρο Αθηνών-Α Φάση*, Αθήνα : Ε.Μ.Π., Ιανουάριος 2013)

Malgré les ambitions du ministère et l'espoir généralisé de la société, qui s'affiche dans des articles publiés entre 2010 et 2011[2353], la direction du ministère est remplacée brutalement en 2011. L'ancien ministre, Tina Mpirmpili, acteur principal de la promotion du schéma 2021, laisse son poste à l'ancien ministre de l'Économie, Giorgos Papakonstantinou, un personnage clé de l'époque où le pays entre sous la surveillance du FMI. Toutes les études préparatoires effectuées entre 2010 et 2011 en vue du Schéma 2021, sont paralysées. L'État procède au vote des lois *ad hoc* – sans qu'il s'agisse de lois-cadres – par un document stratégique de planification. Ces lois octroient plus de liberté quant à l'occupation du sol, elles sont plus favorables aux investissements privés de type *fast track* et elles imposent moins de restrictions à de nouvelles constructions dans des endroits naturels et dans le littoral du pays.

Les décisions politiques de cette période ont aussi révélé la volonté du pouvoir public d'investir dans le centre-ville en l'envisageant comme un *pôle d'enjeux* cruciaux pour l'avenir de la capitale[2354], et le discours des autorités au sujet des *grandes interventions métropolitaines* se cristallise. Ces grands travaux seront approchés en tant que *remèdes* contre le déclin du centre-ville au niveau tant symbolique que morphologique. Toutefois, les vœux

[2353] ΠΟΛΥΖΟΣ, Ι., « Ρυθμιστικό σχέδιο Αττικής. Για μια Αθήνα της καινοτομίας », *Κέρδος*, 14 Δεκεμβρίου 2010. Cf. aussi ΚΑΣΣΙΑΝΟΥ, Τ., « Σειρά μέτρων για επιστροφή στο κέντρο », *Ημερησία*, 20 Ιουλίου 2011

[2354] Υ.ΠΕ.Κ.Α., Ε.Μ.Π., Μεταλλασσόμενοι χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα πόλης Αθήνας-Πειραιά, Αθήνα : Υ.ΠΕ.Κ.Α., Ε.Μ.Π., 2011

des responsables pour un développement durable ne correspondent pas aux politiques tracées qui conduisent à une déréglementation de l'espace urbain, qui est d'ailleurs le résultat du contexte de désordre politique, économique et surtout social qui règne[2355].

7.3.6 La marche comme outil de renforcement du caractère historique, culturel et touristique du centre-ville : la Société d'unification des espaces archéologiques d'Athènes (SUEAA)

La mise à niveau du centre historique se basera sur certaines de ses qualités symboliques et morphologiques du fait qu'il bénéficie d'une surface considérable d'espaces ouverts concentrant des monuments d'une grande valeur historique. Ces espaces furent pendant longtemps détachés du réseau des espaces publics utilisés de la ville car pour les Athéniens, la zone des espaces archéologiques est considérée comme une zone à part. Par ailleurs, de nombreuses clôtures et une mauvaise signalisation des entrées vers la colline de l'Acropole sont source de problème. Toute la zone occupe une très grande surface de l'ensemble du centre historique qui s'étale sur 350 hectares entre l'ancienne Académie de Platon (à l'ouest) et l'ancien Stade (à l'est) et elle comprend une série de sites archéologiques importants : l'ancien cimetière de *Kerameikos*, les collines de *Pnyka* et d'*Areios Pagos*, les fouilles de l'ancien forum romain, l'*Olympeion*, le *Zappeio* et la colline d'*Ardittos* (Carte 39). Ces sites ont été longtemps séparés par de grands axes routiers ou des quartiers d'habitat, empêchant ainsi d'être *perçus* comme une entité solide.

L'idée de la création d'un parc archéologique n'est pas récente. Déjà, le plan de Kleanthis-Schaubert en 1834, laisse soupçonner les enjeux de la zone autour de l'Acropole quand il propose la création d'un espace *étendu de fouilles archéologiques*. Toutefois, en raison du coût prohibitif des expropriations, rien n'a été fait pendant des années. Le sujet resurgira au cours de la Première Guerre mondiale quand l'architecte anglais, Thomas Hayton Mawson, présente un plan sous le titre : *Athènes : rapport préliminaire pour la ville de l'avenir*[2356]. Le plan de Mawson se structure autour d'axes courbes sous forme de boulevards entourant une *zone unifiée* et servant d'espace libre pour les loisirs. En 1928, Kyprianos Mpiris fait revivre l'idée quand il parle d'un *parc ancien* d'Athènes[2357]. Suite à la fin des travaux de l'École américaine d'Études classiques et à la révélation de l'Agora classique, l'État commence à chercher une manière de mettre en valeur les fouilles. Finalement, quelques sentiers modestes sont construits pour assurer un meilleur accès à la colline de l'Acropole.

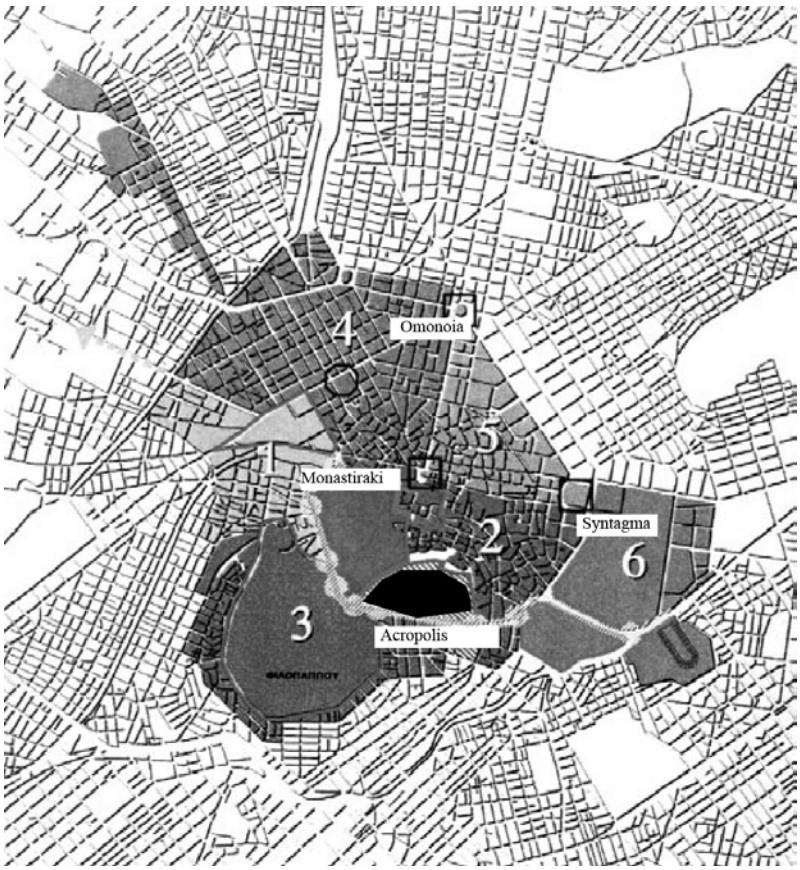
Le développement des grands axes routiers dans les années 50 sépare encore plus les monuments entre eux. En 1979, une équipe orchestrée par l'architecte Alexandros Fotiadis,[2358] publie une étude pour la création d'un *parc unifié de culture* en espérant attirer l'intérêt des autorités publiques ; mais il n'en est rien. Cependant, la communauté scientifique défend avec ferveur l'idée de Fotiadis et un comité d'architectes et d'archéologues – employés du ministère de la Culture [*Ypourgeio Politismou*] (ΥΠ.ΠΟ.) – signe un mémorandum[2359] dans lequel ils insistent pour que le Schéma directeur de 1985 intègre dans ses lignes directrices la création de cette zone d'espaces ar-

[2355] ΠΟΡΤΑΛΙΟΥ, Ε., « Ειναι δυνατή η ρύθμιση του χώρου σε εποχή γενικευμένης απορρύθμισης », *Ενθέματα*, 4 Δεκεμβρίου 2011
[2356] ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ-ΒΕΝΕΤΑΣ, Α., « Ο Αθηναϊκός περίπατος και το ιστορικό τοπίο των Αθηνών », *op.cit.*
[2357] *Ibid.*
[2358] *Ibid.*
[2359] ΔΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Ι., « Η Αθήνα και η ενοποίηση των αρχαιολογικών της χώρων », *Αρχαιολογία & Τέχνες*, τευχ. 48, 1993, pp. 26-38

chéologiques[2360]. En 1987, les équipes du ministère (avec le soutien de la ministre Melina Mercouri) rédigent une étude sous le titre : *Analyse des données pour l'unification des espaces archéologiques d'Athènes*[2361]. Le rapport propose la création d'un parc de sept cents hectares *complètement interdit* aux voitures – dédié aux piétons – pouvant révéler les itinéraires anciens[2362]. Jusqu'en 2000, les préconisations de l'étude sont réalisées dans une moindre mesure, les dix-huit *zones à intérêt archéologique* inaccessibles au public ainsi que les vingt zones accessibles, ne sont toujours pas intégrées au plan d'ensemble (Carte 40). Alors que les collines avoisinantes du rocher de l'Acropole (*Filopappou, Pnyka*) sont accessibles aux promeneurs, cela n'est pas le cas pour d'autres collines historiques, comme celle d'*Ardittos* et l'accès à l'Acropole pose des problèmes. Les nombreuses entrées et itinéraires alternatifs ne sont pas facilement repérés par ceux qui vont à pied et qui ne sont pas familiarisés avec la zone. Entre 1988 et 1990 le ministère de la Culture (ΥΠ.ΠΟ.) rédige un *Plan de masse* délimitant un périmètre nommé *parc archéologique* dans lequel sont intégrées les six études sectorielles des zones archéologiques[2363] que le ministère avait préparées les années précédentes.

En 1997, les deux ministères (des Travaux publics et de la Culture) créeront la *Société pour l'Unification des Sites archéologiques d'Athènes* [*Etaireia Enopoiisis Archeologikon Choron*] (E.A.X.A.) qui est une société anonyme à fonds publics avec comme seul participant, l'État. La présidente de la société souligne quel est son enjeu principal : *Notre vision est un centre historique avec des résidents, un centre historique adressé aux résidents*[2364]. Selon elle, l'objectif de la société est d'éviter de créer un *parc aseptisé*, et pour ce faire, cette zone ne sera pas seulement traversée par les touristes mais elle fera aussi partie des itinéraires quotidiens des Athéniens. Les aménageurs utilisent le terme *parcours* pour décrire l'idée centrale de leurs interventions : *Le piéton pourra aussi se déplacer de la colline d'Ardittos jusqu'à l'Académie de Platon sans que ses pas ne croisent une seule fois le trajet des voitures*[2365]. Les aménageurs préfèrent ne pas appeler la zone *parc archéologique* vu que le projet vise plutôt un assemblage de sites anciens avec des quartiers contemporains. La présidente de la société, Ntora Galani, utilise ainsi les termes *musée en plein air* et *parc culturel*. L'*unification* consiste, d'après elle, plutôt en une scénarisation paysagère d'un ensemble de monuments, de fouilles, d'espaces publics, de lieux de culture et de services publics bien distincts entre eux[2366].

[2360] ΚΑΛΑΝΤΙΔΗΣ, Γ., « Η ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας » , *Αρχιτέκτονες*, τευχ. 11, Σεπτέμβριος-Οκτώβριος 1998, pp. 36-53
[2361] Entretien avec Liana Methenitou
[2362] SABBA, C., « Athènes. Le dernier méga rêve de Mélina », *Urbanisme*, no. 274-275, 1994, pp. 98-99
[2363] Il s'agit de zones : 1) Kerameikos - rue Pireos - rue Iera Odos - Gkazi -Thisio 2) L'ancienne Agora - l'Agora romaine – la Bibliothèque d'Hadrien et Plaka Cf. PRANLAS-DESCOURS, J.-P., VELLY, M., (eds.), *Panoramas européens*, *op.cit.*
[2364] ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΥ, Μ., « Όραμα μας είναι ένα ιστορικό κέντρο με κατοίκους », *Τα Νέα*, 5 Φεβρουαρίου 2010
[2365] ΓΑΛΑΝΗ, Θ., « Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων Αθήνας », In *Διαχείριση περιβάλλοντος για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς*, Αθήνα, 12 Μαρτίου 2007
[2366] *Ibid.*



Carte 38 : Les six secteurs des interventions dans le cadre du programme pour l'Unification des sites archéologiques d'Athènes (Source : ΚΑΛΑΝΤΙΔΗΣ, Γ., « Η ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας », *Αρχιτέκτονες*, τευχ. 11, 1998, pp. 36-53)

La création de la SUEAA change le paysage de la planification dans la capitale ; ce n'est pas la première fois qu'une société anonyme se porte responsable des travaux d'intérêt public. En outre, la société *Attiko Metro* est aussi un acteur, semi public semi privé, chargé de l'extension et de l'entretien du réseau du métro dans la capitale. Toutefois, les objectifs de la SUEAA vont au-delà de son rôle initial d'aménager des espaces en liaison aux sites archéologiques du centre-ville, elle deviendra rapidement l'acteur principal de la maîtrise d'ouvrage pour une pléthore de projets relatifs aux espaces publics athéniens[2367]. Toutes les interventions font partie d'une stratégie d'action fondée sur des concepts tels que *l'expérience piétonnière*, *le paysage sensible du piéton* ou *la restitution de la mémoire collective*[2368].

Entre 1997 et 1999, la SUEAA désigne six cabinets privés pour compléter et enrichir des études sectorielles qu'elle avait héritées des équipes du ministère (Carte 38). Les étsudes concernent en particulier :

- La zone comprenant *Arditos*, l'ancien Stade, le *Zappeio*, le quartier *Mets*, l'*Olympeio* jusqu'à l'avenue *Amalias*.
- L'axe de la rue *Dionisiou Areopagitou-Apostolou Pavlou* avec les zones de *Makrigianni* et *Filoppapou*
- L'ancienne agora romaine avec la bibliothèque d'*Adrianos* et le quartier de *Plaka*
- Le quartier de *Thisio*, *Kerameikos* et *Gkazi*, la rue *Pireos* et le début de la rue *Iera Odos*
- Les quartiers *Psiri*, *Metaxourgeio*, *Akadimia Platonos*
- Le triangle commercial (rues *Stadiou*, *Mitropoleos*, *Ermou* et *Athinas*) avec les places *Omonoia*, *Monastiraki* et *Syntagma*.

[2367] SABBA, C., « Athènes. Le dernier méga rêve de Mélina », *op.cit.*
[2368] ΚΑΛΑΝΤΙΔΗΣ, Γ., « Η ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας » , *op.cit.*

Les premières zones aménagées et délivrées par la SUEAA changeront considérablement la *configuration* des espaces publics dans le centre. Cependant, certains ne manquent pas d'avertir que ses travaux ne s'intègrent pas dans un document réglementaire d'urbanisme car leur impact sur les déplacements quotidiens n'est pas examiné à une échelle métropolitaine. Selon le programme technique de la SUEAA, publié dans le Journal officiel, ΦΕΚ 909/B/15.10.1997, la Société est – à l'époque – responsable de la conception et de la réalisation de 67 projets dans le centre-ville à l'horizon de 2004, qui se distinguent en deux grandes catégories : la première concerne la mise en valeur de sites archéologiques, de monuments et de places centrales, et la deuxième a trait à l'aménagement des rues reliant des lieux d'intérêt culturel, archéologique et patrimonial. La Société est dotée de pouvoirs considérables et elle peut proposer (au ministère compétent) la modification du plan des lotissements, la diminution des coefficients du sol (dans des zones où elle vise à contrôler la densification du bâti) ainsi que la mise en œuvre de dispositions législatives pour le réaménagement de la circulation ou la création d'espaces de stationnement[2369].

La Société est régie par un Conseil administratif[2370] de neuf personnes et possède une large marge d'acquisition de fonds[2371]. Le Conseil technique [*techniko symvoulio*], responsable de toutes les études élaborées au sein de la SUEAA, est dirigé par le Directeur de la Société et six membres désignés par chacun des deux ministères. Des professionnels experts peuvent aussi être embauchés à titre de collaborateurs externes et ils peuvent participer au Conseil technique.

> *Le plus important avantage de la Société, c'est qu'elle possède aujourd'hui un savoir-faire assez important concernant des projets sur l'aménagement des espaces publics qu'elle peut partager avec les services techniques de la Mairie ou des ministères […] nous avons des architectes et des ingénieurs à temps plein, mais dans la majorité des cas nous assignons nos études aux prestataires externes*. [Theodosis Psychogios_APu]

La Société basera ses travaux sur des études qui existent avant sa création et qui ont été élaborés au sein de deux ministères. Ces études n'ont souvent pas été achevées et elles ont été rédigées par des personnes différentes et à des périodes différentes. L'on peut constater le caractère contraignant de l'œuvre de la Société :

> *Les projets de la Société se basent sur des idées existantes… nous ne commençons pas sur « tabula rasa », […] pour la piétonnisation de Dionisiou Areopagitou il y a des archives énormes d'études et de rapports techniques… après l'actualisation des objectifs et après avoir reçu l'accord de la Municipalité, nous procédons à l'octroi de la réalisation du projet à un prestataire… au cours de la période avant les Jeux olympiques, nous devions nous tenir à des calendriers très serrés et nous assignions toutes les phases du projet aux bureaux externes… comme dans le cas de la piétonnisation de la rue Makrygianni.* [Theodosios Psychogios_APu]

La Société recourt à une démarche innovante pour Athènes en lançant des concours architecturaux pour la majorité de ces projets et une importance considérable est également accordée au marketing ; des affiches élaborées par des graphistes et des panneaux colorés installés sur les chantiers informant les habitants sur les détails des travaux, sont de véritables nouveautés pour la ville dans les années 90. Malgré le fait que la SUEAA investit beaucoup dans son image publique, elle est très souvent critiquée par la communauté scientifique sur sa métho-

[2369] Environ trente interventions constituent des projets prioritaires avec un coût de 25 milliards de drachmes couverts par le III Cadre Communautaire d'Appui (Γ' Κ.Π.Σ.)
[2370] Agence conduisant des actions d'interêt général
[2371] Le programme ambitieux de la Société engagera un budget de vingt-cinq billions de drachmes, cette somme a été assurée par le troisième Cadre Communautaire d'Appui (Γ' Κ.Π.Σ)

dologie de travail. En ce qui concerne les concours pour l'aménagement des places *Monastiraki* et *Syntagma*, les architectes lauréats se plaignent que leurs propositions ont subi des *lésions* importantes. En 2002, la Société procède au dallage du sol de la place *Monastiraki* en changeant le plan déposé par les architectes ce qui la conduit à un marathon de litiges avec le cabinet privé[2372]. En outre, pendant la phase opérationnelle elle est obligée de faire plusieurs compromis afin de s'adapter aux difficultés du site et aux imprévus des chantiers :

> *Il y a certains obstacles au cours de la réalisation des études. La Société a le pouvoir d'intervenir dans le choix des matériaux et même dans la manière de leur emplacement si elle juge que les propositions des équipes lauréates ne sont pas conformes à certaines normes ou à des objectifs plus généraux… d'autres difficultés apparaissent à cause du chevauchement des responsabilités... la compétence de modifier le plan d'urbanisme pour officialiser le statut des nouveaux espaces demeure du ressort de la Direction du Plan de la Ville de la Municipalité d'Athènes... nous, nous n'avons pas le pouvoir d'intervenir sur le plan cadastral… ces modifications prennent beaucoup de temps et l'écoulement des financements n'est jamais stable… en ce qui concerne les places centrales, nous n'agissons pas seuls... nous sommes forcément dépendants des exigences et des opinions d'Attiko Metro qui est l'organisme responsable des stations du métro… et là, il y a encore plusieurs écueils… à Monastiraki par exemple l'idée de créer cette masse un peu rigide de bancs juste à l'entrée de la place était imposée « a posteriori »… il fallait couvrir les tuyaux d'aération de la station souterraine… mais il faut avouer que la Société doit une très grande partie de son succès à l'extension du réseau du métro… la Grande promenade est devenue si célèbre et fréquentée grâce à l'inauguration de la station du métro, Acropolis.* [Vassilis Kostovassilis_APu]

Les travaux pour l'aménagement de la place *Monastiraki* ont duré dix ans, au cours desquels elle fut inaccessible aux piétons et la circulation dans l'ensemble du quartier fut perturbée. La durée des travaux est due, selon les responsables, aux longues procédures administratives ; suite à l'achèvement de chaque étude, la Société est obligée d'assurer une série d'approbations des organismes responsables du paysage du centre historique. Les dossiers qui ont pris le plus de temps sont liés aux approbations du Conseil archéologique central (Κ.Α.Σ), car tout projet d'aménagement d'une voie ou d'un parvis (au sein du centre historique) influence l'état du sous-sol ou celui d'un monument. Parallèlement à ces *justificatifs* la Société est obligée d'avoir aussi l'accord des Organismes des transports publics (Ο.Α.Σ.Α., ΤΡΑΜ Α.Ε., Ε.Θ.Ε.Λ.). Suite à la fin des travaux, les espaces aménagés sont livrés à la propriété exclusive de la Ville qui est ainsi responsable de leur entretien à l'avenir :

> *La Ville doit s'adapter à des décisions qui ont été prises au niveau central sans pouvoir participer réellement à toutes les phases des travaux… par exemple, certaines parties des trottoirs aménagés – par nous – présentent aujourd'hui des « coutures » un peu gênantes. Tout le dallage sur le trottoir suit un certain motif et soudain il y a une dalle d'une couleur différente… car les services techniques de la Ville n'ont pas les stocks nécessaires dans leurs entrepôts… il arrive qu'après quelques années les matériaux que nous avions utilisés ne sont plus disponibles… donc il y a certaines dissonances au niveau de la coordination et de la gestion des projets.* [Vassilis Kostovassilis_APu]

Le décret relatif à la création de la Société stipule que son action aura une durée déterminée, mais une grande partie des travaux dont elle était responsable, n'ont pas encore été achevés. En 2010, le nom de la Société devient : *Unification des espaces archéologiques et aménagements* (loi 3843 de 2010). Ce changement de statut lui permet d'élargir le champ de ses compétences au niveau tant du périmètre d'intervention que du genre d'actions menées. L'UEA a entrepris depuis lors, des projets dans d'autres villes en Grèce[2373] et dans des zones à l'extérieur du périmètre restreint du parc archéologique à Athènes. En 2012, dans un contexte économiquement

[2372] ΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., « Αρχιτεκτονική χωρίς αρχιτέκτονες », *Καθημερινή*, 23 Μαρτίου 2003
[2373] En 2013, elle *exporte* l'idée d'unification des cours intérieures des îlots d'habitation (Athènes x 4) à d'autres villes en Grèce : *Thessaloniki*, *Irakleio*, *Volos* et *Kozani*

contraignant, l'activité de la Société s'affaiblit et son financement est assuré à l'époque par les fonds de la Caisse verte[2374].

Le rôle de la Société était très souvent celui d'un intermédiaire ou d'un surveillant des retards des services impliqués dans un projet. La volonté de l'État de renforcer son rôle reflète son intention de centraliser les responsabilités en matière d'aménagement de la capitale autour d'une structure qui pourra coordonner les travaux et surmonter les chevauchements des acteurs publics. Cependant, les limites d'action de la Société n'ont jamais été très claires ; elle est parfois amenée à prendre des décisions stratégiques qui autrement auraient été prises par le pouvoir central, et, dans d'autres cas, son action est entravée par des intérêts politiques qu'elle ne contrôle pas.

Les projets de la Société ne sont pas contrôlés par des procédures de concertation sociale et les études sur les flux journaliers des piétons dans de nouveaux espaces, ne réussissent pas à conduire à la rédaction d'un plan stratégique de déplacements pour le centre. Trouver un *langage commun* entre des disciplines habituées à travailler séparément dans le passé (archéologues, ingénieurs, administration, urbanistes) fut un défi supplémentaire pour la Société. Les bureaux d'études et les entreprises de construction se sont sentis *menacés* par l'action de cette structure ayant une telle liberté de manœuvre[2375].

Parmi les actions de la Société quelques projets figurent au premier rang :
-La création d'un espace vert de 140 hectares autour de *Gkazi*, de la rue *Pireos* et jusqu'aux lignes ferroviaires de l'avenue *Konstantinoupoleos*. Le projet prévoit la destruction du vieux marché de légumes au croisement des rues *Ermou* et *Pireos* connu aussi sous le nom de *marché coréen*.
-La piétonnisaton de l'avenue *Vassilisis Olgas* en unifiant le jardin de *Zappeio* avec *Olympeio* et l'ancien Stade à travers un pont pour piétons.
-L'aménagement des rues centrales de *Mitropoleos*, *Kolokotroni*, *Amalias* et l'élargissement de leurs trottoirs.
-L'aménagement des places *Syntagma* et *Koumoundourou* suite aux travaux archéologiques.
-L'éloignement de 10 000 panneaux publicitaires à l'intérieur du périmètre du centre historique.

Selon sa présidente, la plus grande contrainte de la Société fut de soumettre ses interventions aux exigences complexes du ministère de la Culture[2376] et de réussir à répondre aux attentes des habitants. En 2010, les riverains de la rue *Apostolou Pavlou*, où les travaux de piétonnisation étaient en phase préliminaire, recourent à la justice en accusant la Société de ne pas avoir envisagé une solution pour les places de stationnement supprimées. De plus, les habitants soutiennent que certains itinéraires pédestres ne sont plus accessibles après le nouvel arrangement de la circulation[2377]. La Société, quant à elle, rétorque qu'il faut coordonner des services (la Ville, O.A.Σ.A., le ministère) qui travaillent chacun sur des calendriers différents mais sur des sujets qui, en réalité, sont intrinsèquement liés entre eux (monuments architecturaux, voies piétonnes, rails des tramways) :

> *Alors la question des compétences est assez compliquée, je l'avoue… nous, en tout cas, nous n'avons aucun vrai pouvoir pour voter des lois sur l'occupation des sols par exemple… nous avons une liberté dans la conception mais nous sommes fortement dépendants des structures qui travaillent à des rythmes et selon*

[2374] Voir le site officiel de la Caisse Verte http://www.prasinotameio.gr/index.php/el/arhiki/28-anakoinoseis
[2375] Pour atteindre l'objectif, la Société peut coopérer avec toute personne physique ou morale ayant des objectifs similaires, signer des contrats afin d'obtenir des ressources financières indispensables, obtenir des financements de fonds nationaux ou de l'UE, des fonds tels que ΕΤΕΡΠΣ ΤΑΠΑ ou des crédits issus des organisations de jeux du hasard (ΛΟΤΤΟ) et signer des contrats de sous-traitance pour la fourniture de matériaux et de mobilier urbain nécessaires pour chacun de ses projets. Cf. Φ.Ε.Κ. 909/Β/1997
[2376] Entretien avec Ntora Galani
[2377] Entretien avec Ilias Gianniris

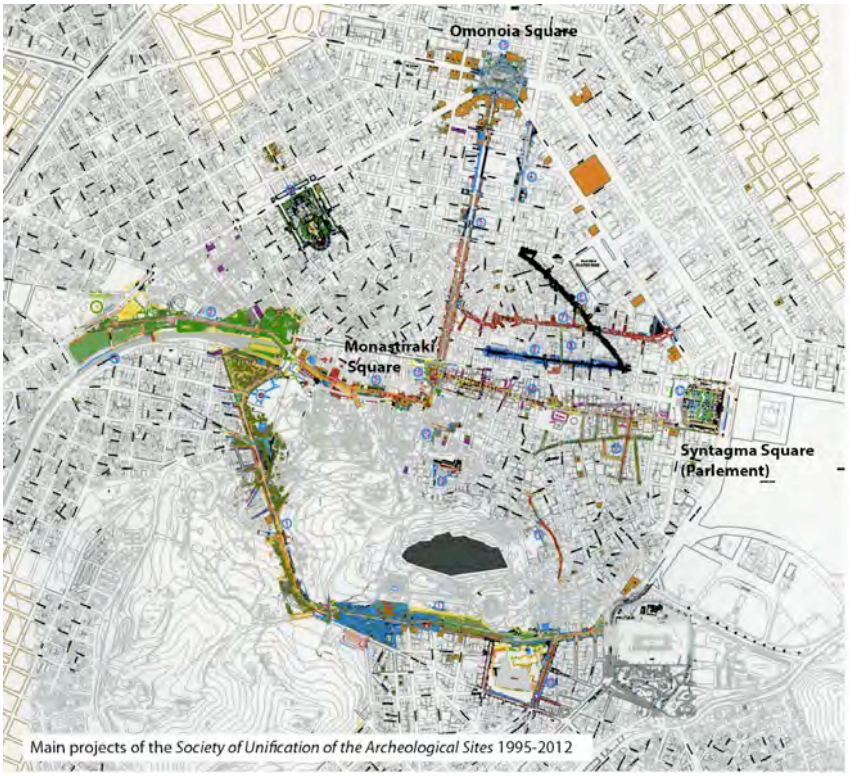
des modèles complètement différents des nôtres… je vous dirais de manière très simple que nous sommes entièrement soumis au contrôle du ministère de la Culture qui a le dernier mot pour chaque intervention dans les zones archéologiques… donc pour environ la majorité de la surface de notre zone d'intervention… et puis aussi nous dépendons de la Ville car elle place les panneaux des voies piétonnes, par exemple… ce n'est pas du tout simple… nous avions une idée sur la conception du mobilier dans toute la zone… créer des potelets avec un design homogène, créer une certaine esthétique pour la perception du piéton, mais en réalité comment pouvons-nous agir dans un espace qui est déjà si chargé d'une centaine de différentes sortes de poteaux et de signes… il y a des endroits où le touriste est perdu au milieu de dix panneaux de taille, de couleur et de police différente. [Vassilis Kostovassilis_APu]

La Société est compétente pour rédiger les études des travaux qu'elle effectue ; néanmoins, dans plusieurs cas, le ministère de la Culture les lui transmettait déjà prêtes et elles étaient ensuite attribuées aux cabinets externes :

Dans le cas de la voie piétonne de Dionisiou Areopagitou, il fallait obtenir l'approbation du Conseil central des monuments pour chaque étape de l'étude… mais c'était à nous de décider et de faire l'appel d'offre aux prestataires pour la maîtrise d'œuvre du projet… mais on s'est basé sur des études issues des concours lancés par le ministère de l'Environnement à l'époque… quant aux autres sites archéologiques, nous avons reçu des études toutes prêtes du ministère de la Culture et nous avons seulement surveillé la maîtrise d'œuvre… mais tout cela ne posait pas de problèmes au départ… il ne faut pas oublier qu'on était à l'époque des Jeux olympiques avec une fluidité énorme de financements. [Vassilis Kostovassilis_Apu]

Le moment de la création de la Société n'est pas fortuit. En effet, le déclin du centre-ville, la retraite des investissements privés, le mauvais fonctionnement des transports et le départ de nombreux petits commerces pressent les autorités à trouver une solution rapide pour mettre sur des rails la réhabilitation du centre historique. Les travaux de la Société changent de manière visible le paysage urbain[2378], reflétant ainsi une modification *ex profundis* des procédures d'aménagement de l'espace. Malgré les réactions, la Société a réussi à lier son nom à des projets de grande importance symbolique et fonctionnelle du centre-ville. L'aménagement des espaces publics est pour la première fois géré par une tête dirigeante qui agit sur un modèle centralisant les actions et les fonds. Cette centralisation a apporté une liberté de mouvements très utile dans le système très rigide et peu efficace des structures administratives grecques. L'aménagement des lieux publics devient un sujet *à la mode* au sein de la société athénienne mais en même temps il restera un affaire sophistiquée en dehors d'un large consensus et d'un contrôle social. Les habitants sont moins critiques face aux projets du centre-ville qu'envers ceux qui concernent leurs espaces quotidiens. Au même moment, l'esthétique et le devenir de l'espace quotidien du piéton sont décidées sans qu'il participe réellement à cette effervescence des décisions d'aménagement qui caractérise la capitale après 2000.

[2378] ΡΟΥΣΑΝΟΓΛΟΥ, Ν., « Το ιστορικό κέντρο αλλάζει όψη », *Καθημερινή*, 26 Οκτωβρίου 2002



Carte 39 : Carte où figurent les principales actions de la SUEAA, tant pour les espaces publics que pour les édifices (Source : carte retirée aux Archives de la SUEAA)

Carte 40 : La première carte publiée, indiquant la zone d'application du programme d'Unification des Espaces Archéologiques d'Athènes, annoncée par le ministère Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. en 1985 (Source : carte retirée aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes)

7.3.7 La Grande Promenade : tisser un nouvel imaginaire

Parmi les projets réalisés par la SUEAA, la piétonnisation de l'axe *Dionisiou Areopagitou-Apostolou Pavlou-Makrygianni* fut le plus représentatif. Ce projet, mieux connu sous le nom de la *Grande promenade* [*Megalos Peripatos*], est le squelette autour duquel la Société tisse, au fil des ans, son programme et sa renommée (Carte

41). La piétonnisation se déploie sur trois rues formant un itinéraire de trois kilomètres reliant des espaces archéologiques qui sont situés dans la partie ouest de la ville avec ceux qui se trouvent dans la partie est.

L'objectif de la Société est de faire de cet axe un squelette pour unir tous les projets d'aménagement qui sont dispersés au sein du centre historique ; l'itinéraire est entouré de lieux d'attraction touristique importants comme les quartiers de *Thisio*, *Plaka* et *Makrygiani* et le nouveau musée de l'Acropole. Le but est donc que le passant puisse visiter le temple d'*Olympeion*, les collines de l'Acropole et de Filoppapos, l'Agora romaine et le cimetière de *Kerameikos* sans être obligé de traverser des axes routiers (Image 71).

Carte 41 : Les interventions piliers de la SUEAA : la piétonnisation de la rue Dionisiou Areopagitou connue comme la *Grande Promenade*, l'aménagement des trois places publiques Monastiraki, Omonoia et Syntagma, et l'aménagement des rues au sein du triangle commercial (Source : carte retirée aux archives de la SUEAA)

Image 71 : Une des images créées par l'équipe du projet lauréat pour le réaménagement de la rue Dionisiou Areopagitou en voie piétonne (Source : image retirée à l'archive personnelle de l'architecte Dimitris Diamantopoulos)

L'idée d'une promenade monumentale longeant le rocher de l'Acropole n'est pas nouvelle, elle fut depuis longtemps un *désir caché* des archéologues. L'idée apparaît pour la première fois sur le plan de la ville proposé par le Comité des généraux en 1847 qui présentait une voie plantée d'une largeur considérable ; idée également proposée sur le plan de l'officier allemand C. von Stranz en 1862. Au cours du XIX^{e} siècle, l'accès à l'Acropole ne jouit pas d'un aménagement particulier, il s'effectue par l'ouest via la rue *Apostolou Pavlou* mais le chemin est rocailleux. Il faut attendre les années 50 pour que le gouvernement désigne l'architecte Dimitris Pikionis, afin d'étudier l'aménagement des pentes de la colline dans l'objectif de révéler l'importance du site et de faciliter l'accès pédestre au Parthénon. Au moment où l'étude commence, les rues *Dionisiou Areopagitou* et *Apostolou Pavlou* sont des axes routiers encombrés par un trafic considérable. Le ministère fait confiance aux conseils des ingénieurs qui soutiennent que les axes autour du rocher sont des artères périphériques importantes qu'il ne faut pas supprimer.

Les travaux de Pikionis, furent une véritable révolution à une époque où la majorité des projets sur la voirie ne concernait que son asphaltage[2379]. Ces travaux qui s'effectuent entre 1954 et 1957, ont pour objectif d'assurer *l'accès confortable aux monuments et aux demeures et la déambulation dans l'espace archéologique*[2380]. Deux itinéraires en forme de spirale accèdent à la colline et l'idée de Pikionis est de créer deux trajets complémentaires : le premier guide le marcheur vers le rocher de manière à ce qu'il puisse découvrir la vue progressivement ; le deuxième, s'éloigne de la colline pour profiter au fur et à mesure d'une vue panoramique sur elle. Pikionis lie l'objectif de la mise en valeur des monuments à la scénarisation du mouvement du piéton en accordant une importance significative aux détails morphologiques des *sentiers*. Il insiste dès le départ pour ne pas utiliser le terme *voies piétonnes* pour ses travaux car pour lui, les itinéraires sont davantage des *chemins narratifs.* Les itinéraires sont ainsi structurés autour de séquences de perspectives – que Pikionis appellera *épisodes* – dans le but de stimuler l'émotion du piéton au cours de la traversée. Ce projet sera le seul exemple de piétonnisation fondé, à un tel degré, sur l'aspect sensible et émotif du parcours. Pour Pikionis, la marche n'est pas une balade mais une *longue procédure de contemplation* avant d'arriver au temple de l'Acropole ; la marche est le moyen à travers lequel le visiteur se prépare psychologiquement pour affronter sa destination finale : le Parthénon. Pikionis refuse de laisser la réalisation de l'étude aux mains des prestataires externes et il visite quotidiennement le terrain pour surveiller le travail des artisans expérimentés, en faisant des modifications de l'assemblage des matériaux sur place selon les particularités du paysage. Suite à la fin des travaux, aucune autre intervention n'est faite autour de la colline. Les premiers décrets sur la protection du paysage aux alentours de l'Acropole apparaissent en 1976, et ils présentent un caractère plutôt *défensif* en essayant de contrôler la hauteur des bâtiments et l'implantation de signes publicitaires.

La question de la piétonnisation des voies *Dionisiou Areopagitou* et *Apostolou Pavlou* resurgit comme un défi personnel de la ministre de la Culture, Melina Merkouri (1981-1989). Quelques années plus tard, son successeur, Antonis Tristis, reprend l'idée et l'intègre dans le schéma directeur voté pour la capitale. En 1997, la SUEAA procède enfin à la réalisation de la piétonnisation avec le plein soutien du ministère de Culture qui la considère comme un projet majeur pour *un espace de loisir ayant plusieurs significations*.

[2379] Cf. Annexe 17
[2380] ΛΕΦΑΤΖΗ, Μ., « Αθήνα 1954-2004, Εν μέσω δύο ανασυκροτήσεων », *Αρχιτέκτονες*, τευχ. 39, Μάϊος-Ιούνιος 2003, pp. 63-66

Pendant la deuxième moitié des années 90, le ministère des Travaux publics, grâce aux financements européens et en vue de la préparation des Jeux olympiques, désigne six cabinets privés pour préparer une étude d'aménagement pour chacun des six secteurs qui forment la vaste zone archéologique. Parallèlement, le ministère lance un concours d'architecture pour la piétonnisation des axes *Dionisiou Areopagitou* et *Apostolou Pavlou*. En 1997, le projet lauréat est annoncé mais l'exécution des travaux rencontre de grandes difficultés tant techniques qu'organisationnelles dont, notamment, le creusage des chaussées qui révèle une pléthore de découvertes archéologiques. Les aménageurs sont appelés à intégrer l'esthétique – forcément contemporaine – à la nouvelle voie piétonne dans le paysage antique chargé de symbolismes. La présidente de la SUEAA affirme : *Tout projet dans l'espace archéologique ne peut être approché comme un simple travail de voirie, car tant les délais que les méthodes de l'opérationnel diffèrent considérablement*[2381] ; le projet soulève de nombreuses polémiques. Que fait-on avec les places de stationnement *perdues* et le détournement de la circulation vers le centre, sont les questions qui apparaissent dans la Presse. La *Direction des travaux spécialisés et de l'aménagement des aires urbaines* (*Διεύθυνση Ειδικών Έργων και Αναβάθμισης Περιοχών*) restera ferme dans ses décisions et elle fait appel à un consortium des bureaux d'études ΠΛΕΙΑΣ pour procéder à la maîtrise d'œuvre du projet de la Grande promenade[2382]. Les attentes sont énormes et la SUEAA annonce que la promenade sera *une expérience culturelle à travers les siècles*[2383]. Le projet contient plusieurs parties qui visent à intégrer la zone au tissu de la ville ; le défi est double : révéler autant que possible les fouilles archéologiques et préserver l'état original du paysage. En s'inspirant de la rythmicité de la marche, l'équipe des architectes dessine la promenade à partir *des arrêts, des points d'escale de visualisation des monuments, des itinéraires de méditation et des zones qui permettent une meilleure compréhension de l'histoire du lieu*[2384]. Le plan de masse reflète l'idée centrale des aménageurs : toute intervention sur le sol doit demeurer modeste sans éloigner le regard du promeneur des monuments classiques et du paysage du rocher (Image 72). L'étude initiale n'est pas réalisée dans son intégralité ; le calendrier très serré en prespective des Jeux olympiques, ne permet pas que les expropriations soient complétées. Plusieurs secteurs du plan de masse – où le marcheur pourrait être en contact direct avec les fouilles – n'ont ainsi jamais été réalisés. Les travaux ont rencontré des obstacles techniques contraignants : *Nous devions envisager un pavage facilement modulable dans le cas où une ligne de tram passerait dans le futur […] et puis nous avions une énorme responsabilité éthique. Comment combiner notre projet avec les itinéraires de Pikionis et réussir à créer un paysage présentant une esthétique homogène et respectueuse de l'Acropole ?* [2385].

La piétonnisation de *Dionisiou Areopagitou* – dont le coût a représenté environ trois milliards de drachmes – est inaugurée en 2001 et le deuxième secteur du projet, la rue *Apostolou Pavlou*, est ouvert en 2002. Les aménageurs ne sont pas seulement intervenus sur le sol de la rue mais ils ont aussi aménagé la bande des deux côtés en créant des espaces verts, en rénovant les façades des bâtiments et en aménageant les nivellements du sol afin de mieux intégrer la promenade aux quartiers avoisinants. Le projet qui couvre 30 815 mètres carrés, s'étale entre la place *Thisio* et le croisement de la rue *Makrygianni* et de l'avenue *Vasilissis Amalias*. Il se structure sur trois unités morphologiques :

[2381] Entretien avec Ntora Galani
[2382] L'équipe est formée par les architectes Dimitris Diamantopoulos, Orestis Viggopoulos, Katerina Gkiouleka, Anastasios Zervos, Klairi Palyvou en collaboration avec le bureau d'études *M. Kaltsa, D. Panagos, V. Papandreou*
[2383] ΚΑΛΑΝΤΙΔΗΣ, Γ., « Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας », In *Ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας. Η διαδικασία υλοποίησης ενός οράματος*, Αθήνα, 15 Μαΐου 2001
[2384] *Ibid.*
[2385] ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., « Συζήτηση», *op.cit.*

- La première s'étalant, par les aménagements de Pikioni, jusqu'à la nouvelle entrée de l'Agora à *Areios Pagos* (46 mètres au nord de la rue *Aiginitou*)
- La deuxième, d'*Arios Pagos* à la place *Thisio* – dont l'aménagement permet l'accès à l'espace archéologique
- La troisième, de la place *Thisio* jusqu'à la fin de la rue *Apostolou Pavlou* sur la place *Asomaton*.

Image 72 : Le nouvel axe de promenade le long de la rue Dionisiou Areopagitou au pied de la colline de l'Acropole dans le but de mettre en valeur toute la zone archéologique et la liaison des itinéraires pédestres des touristes et des habitants se rendant aux différents sites et monuments dispersés dans la partie sud de la colline de l'Acropole (Source : image retirée à l'archive personnelle de l'architecte Dimitris Diamantopoulos)

Les aménageurs se trouveront confrontés à certaines difficultés au niveau conceptuel car les méthodes traditionnelles utilisées dans l'aménagement des voies piétonnes ne peuvent pas s'appliquer dans le cas de la *Grande Promenade*. Dionisiou Areopagitou est la seule voie protégée soumise à un régime réglementaire spécial en raison de sa proximité de l'Acropole, et pour chaque étape des travaux, la société doit recevoir l'accord du Conseil central d'archéologie. Le projet connaît un véritable succès dès le premier jour de son inauguration et la fréquentation des Athéniens s'est considérablement accrue suite à l'inauguration du nouveau musée de l'Acropole[2386]. Ils affluent la promenade surtout les week-ends et le petit carrefour de la rue *Makrygianni* devient une nouvelle centralité touristique, un lieu animé par de nombreux cafés-terrasses et un point de rencontre célèbre pour les piétons qui arrivent de *Plaka*, de *Dionisos*, et d'*Olympeio*.

Le projet sera dès le début chaleureusement accueilli par la Presse : *Bon, nous n'avons pas Central Park ni Hyde Park, mais ce qui se passe à Athènes est un très bon exemple de ce qui devrait être un parc urbain contemporain à l'est de la Méditerranée*[2387]. En effet, *Areopagitou* – comme l'appelle les Athéniens – réussit à s'intégrer dans la vie quotidienne de la ville et ne demeure pas seulement une destination touristique. Des rencontres littéraires, des concerts, des événements d'associations prouvent que la voie représente un lieu d'une importance métropolitaine. La fréquentation des visiteurs a en très peu de temps impulsé le développement des restaurants dans les

[2386] La présidente de la Société mentionne que les médias présentent les travaux effectués comme une claire amélioration de l'ambiance positive dans l'ensemble de la ville. ΓΑΛΑΝΗ, Θ., « Πρόγραμμα ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων Αθήνας. Το χτες, το σήμερα, συγκάτοικοι στο κέντρο της πόλης », In *Συμπόσιο για το δικαίωμα στην πόλη*, Αθήνα, 13-14 Μαΐου 2006
[2387] ΛΙΝΑΡΔΟΥ, Γ., « Παιχνίδια κερδοσκόπων στο κέντρο της Αθήνας », *Ελευθεροτυπία*, 31 Οκτωβρίου 2010

rues limitrophes et la zone est devenue une destination fameuse pour la sortie dominicale des familles athéniennes :

> *Il est vrai que la Grande promenade est devenue célèbre parmi les habitants, et c'est très bien vous voyez… parce que c'est le métro qui fait la différence, ils peuvent venir ici des huit coins de la capitale très facilement… et puis ceux qui en ont envie après la promenade, peuvent se reposer dans l'un des nombreux cafés-terrasses qui se trouvent à Makrygianni, il y a beaucoup du monde, il faut y aller les week-ends* [Epameinondas Kremmydas_APu]

L'achèvement du projet influencera l'image du quartier *Makrygianni* qui se reflète sur la hausse des prix du foncier dans une zone plus étendue : *En 2000, l'on pouvait acheter un appartement dans le quartier FIX avec 100 000 euros et aujourd'hui il faut 220 000 euros*[2388]. Le profil des commerces a aussi changé au cours des dix dernières années. Les quelques cafés et les magasins de bijoux installés sur la rue *Makrygianni* sont remplacés par des *gelaterias*, des *wine bars*, des *salad bars*, et même des *fast food* qui font concurrence aux tavernes traditionnelles non seulement par leur esthétique mais surtout en raison du service et des produits qu'ils offrent à une clientèle dont les exigences sont néanmoins plus élevées. La voie piétonne a été bénéfique pour le commerce dans l'ensemble du quartier, des *art-shops*, des magasins de produits biologiques d'origine grecque et des ateliers d'artistes sont inaugurés tous les jours dans les rues qui entourent le nouveau musée de l'Acropole ; des jeunes installent dans le quartier leurs entreprises visant les millions de visiteurs du musée de l'Acropole[2389]. Une foule variée de passants arpente la Grande promenade pendant les weekends ; des familles, des Athéniens plus âgés, des mamans avec des poussettes, des couples d'adolescents, des entrepreneurs en costume, des vendeurs de pistaches, des touristes en *segway* et quelques musiciens de *mpouzouki* synthétisent l'image animée de cette promenade[2390].

En très peu du temps, le projet a impulsé la fréquentation touristique de tous les sites archéologiques du centre-ville et la Promenade est devenue en soi une des fameuses destinations de la capitale ; cette zone joue le rôle d'un espace de détente pour de nombreux habitants des quartiers limitrophes. Avant l'achèvement des travaux, *Makrygianni* et *Koukaki*, avec une grande densité de l'habitat et un tissu relativement dégradé, ne présentaient aucun intérêt touristique ; les commerces étaient rares et décorés avec un style des années 70. Cependant, cette image commence à changer après 2009, lorsque plusieurs bâtiments néoclassiques sont rénovés pour accueillir des hôtels ou des sièges de bureaux, et des commerces, présentant une esthétique de luxe, s'installent aux rez-de-chaussée. Les changements les plus radicaux sont observés aux deux extrémités de la promenade : à *Thisio* et à *Makrygianni,* où de nombreux commerces sont inaugurés. Le long du tronçon principal, la voie est entourée par des immeubles d'habitat de luxe, par des sites archéologiques ou par des espaces verts.

7.3.8 L'avenue revisitée : la rue *Panepistimiou* comme levier d'attractivité du caractère du centre-ville

Quelques années suite à l'inauguration de la *Grande promenade*, le ministère de l'Environnement (Υ.ΠΕ.Κ.Α) annonce le lancement d'un concours international d'urbanisme pour la piétonnisation de la rue *Panepistimiou* qui secoue la société. Jusqu'alors, les Athéniens connaissent la Fondation Alexandre Onassis[2391] surtout pour son

[2388] ΓΙΟΓΙΑΚΑ, Π., « Σχέδιο σωτηρίας για το κέντρο της Αθήνας », *Τα Νέα,* 30 Ιανουαρίου 2010
[2389] ΤΡΙΒΟΛΗ, Δ., « Real Estate 3 500 ευρώ το τετραγωνικό. 1ος όροφος κάτω από την Ακρόπολη », *Lifo*, 17 Ιουνίου 2009
[2390] ΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., ΤΡΙΒΟΛΗ, Δ., « Η ζωή γύρω από ένα θαύμα », *Lifo*, 19 Απριλίου 2007
[2391] La Fondation Alexandre Onassis soutient des projets ayant un lien concret avec la Grèce ou la civilisation hellénique

œuvre philanthropique et soudain, elle devient un des acteurs principaux du projet de piétonnisation. Contrairement au projet de *Dionisiou Areopagitou*, la piétonnisation de *Panepistimiou* n'est pas un projet à utilité évidente. La rue est une artère principale de circulation du centre-ville qui ne se trouve directement à proximité ni de l'Acropole, ni des monuments antiques, elle a un rôle structurant dans le système viaire reliant les municipalités de l'est du bassin à celles de l'ouest (Carte 42).

Carte 42 : Carte de l'emprise du projet de piétonnisation de la rue Panepistimiou dans la trame urbaine du centre historique (Source : Rethink Athens, brochure officielle du projet tirée du site internet http://www.rethinkathens.org)

Le paysage contemporain de Panepistimiou n'a rien en commun avec les boulevards plantés d'arbres avec des calèches et des promeneurs, comme on les voit sur les vieilles cartes postales. Au début du XX^{e} siècle, *Panepistimiou* est une destination fameuse de promenade pour les bourgeois, elle se trouve aux marges de la ville jusqu'à la fin du XIX^{e} siècle et après la Deuxième Guerre mondiale, l'axe devient un pôle linéaire de passage de piétons qui visitent quotidiennement les commerces à *Exarcheia*, *Kolonaki* et dans triangle commercial. Pourtant, vers 1950, les quatre voies de circulation transforment *Panepistimiou* en un espace d'embouteillages quotidiens qui n'empêche toutefois pas le mouvement confortable des piétons sur de larges trottoirs. L'axe a aussi un rôle symbolique important, il relie les places *Omonoia* et *Syntagma* et accueille des édifices célèbres de l'architecture du XIX^{e} siècle de la capitale : la Bibliothèque nationale, Le *Panepistimio*, *Akadimia*, l'*Ofthmalmiatrio* et Iliou Melathron. *Panepistimiou* est enfin un des trois axes, avec les rues *Pireos*, et *Ermou, qui forme le* triangle isocèle du premier plan de la ville.

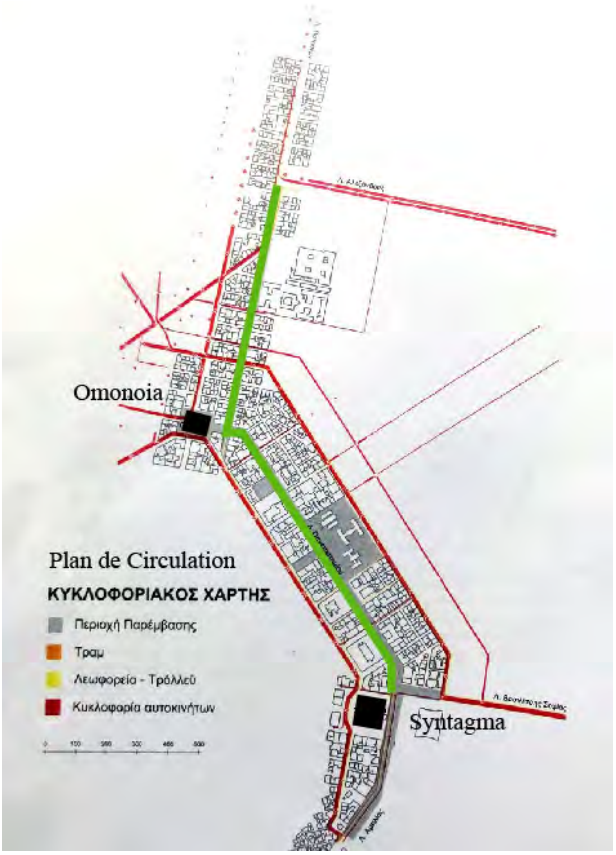
Image 73 : Image du projet lauréat de l'agence néerlandaise OKRA où figure la proposition pour l'aménagement de la rue Panepistimiou (Source : image tirée du site internet de Rethink Athens http://www.rethinkathens.org)

Image 74 : Image du projet lauréat de l'agence néerlandaise OKRA où figure la proposition pour l'aménagement de la rue Panepistimiou (Source : image tirée du site internet de Rethink Athens http://www.rethinkathens.org)

Après 2008, elle se trouve à l'interstice de deux paysages distincts du centre-ville : celui des quartiers embourgeoisés, à l'est, et celui des zones en pleine dégradation, au nord-ouest[2392]. Son positionnement est stratégique car elle se trouve au cœur de la zone des aménagements prévus pour le centre-ville. De plus, elle constitue une liaison directe entre le site archéologique d'*Akadimia Platonos* et la piétonnisation envisagée dans la rue *Vassilissis Olgas*.

Malgré son positionnement nodal dans le centre, les caractéristiques de la rue ne justifient pas d'emblée sa piétonnisation. *Panepistimiou* n'est pas une rue commerciale, les magasins qui s'y trouvent aux rez-de-chaussée relèvent du commerce saisonnier et sa largeur est très grande par rapport à l'échelle de toutes les voies piétonnes de la ville. L'avenue est traversée perpendiculairement et peu de personnes l'arpentent sur sa longueur. Les places *Omonoia* et *Syntagma* – aux deux extrémités de *Panepistimiou* – sont des pôles de passage de piétons et non des destinations en soi (sauf dans des occasions spécifiques) (Carte 43). Après la fermeture des commerces et du métro le soir, *Panepistimiou* devient une avenue presque déserte.

[2392] ΚΑΤΣΟΥΝΑΚΗ, Μ., « Επικίνδυνα σημάδια γκετοποίησης στην Αθήνα », *Καθημερινή*, 5 Σεπτεμβρίου 2010



Carte 43 : Plan de circulation pour la zone d'intervention dans le cadre du projet de piétonnisation de Panepistimiou. En vert, les axes Panepistimiou et Patission, où est prévu que passe le nouveau tram. En rouge, les axes conservant la circulation de véhicules (Source : carte tirée du site officiel de Rethink Athens www.rethinkathens.org)

L'intensité du mouvement piétonnier varie considérablement sur les différentes parties de l'avenue et même entre ses deux trottoirs. Là, où *Panepistimiou* rejoint la place *Omonoia*, les trottoirs sont très animés pendant toute la journée par des colporteurs. En remontant vers la place *Syntagma*, où *Panepistimiou* croise la rue *Voukourestiou*, l'ambiance devient plus luxueuse ; le bistrot rénové, Zonar's, la boulangerie Paul, ainsi que deux salles de théâtres attireront une clientèle plus aisée venant des quartiers de *Kolonaki* et de *Lykavittos*. L'îlot entouré par les rues *Panepistimiou*, *Stadiou*, *Voukourestiou* et *Kolokotroni* (connu aussi sous le nom de *City Link)* héberge les boutiques les plus luxueuses de la capitale, le centre commercial *Attica* et des cafés-restaurants fréquentés par des hommes politiques et des avocats. Le paysage de *Panepistimiou* n'est guère homogène sur sa longueur en raison des diverses activités de ses rez-de-chaussée qui sont influencées par le caractère des quartiers riverains *Panepistimiou* n'a pas une fonction unique, cependant son rôle le plus important et celui d'un axe de circulation et de redistribution des flux tant véhiculaires que pédestres.

L'idée de sa piétonnisation de *Panepistimiou* apparaît pour la première fois dans les années 80[2393]. Le ministre des Travaux publics, Antonis Tritsis, l'annonce dans le rapport publié sur le schéma directeur d'Athènes en 1983[2394]. Les images axonométriques montrant *Panepistimiou* comme un boulevard piétonnisé et planté d'arbres au cœur d'Athènes, sont rapidement répandues (Image 73, Image 74).

[2393] Cf. Annexe 18
[2394] Cf. Annexe 19

Le Schéma directeur approuvé en 1985, présente l'aménagement de *Panepistimiou* comme un *axe principal de flux pédestres* pour le centre (Image 75), et le texte législatif l'envisage comme le squelette d'une série d'actions en vue de l'amélioration de la qualité de vie dans la capitale[2395]. Toutefois, malgré l'approbation du Schéma directeur, le projet n'avance pas.

Image 75 : Image de la rue Panepistimiou comme on l'imaginait en 1985 lors du projet proposé pour la première fois à l'époque par le ministère des Travaux publics (Source : image retirée à l'archive personnelle de l'architecte Stratis Koulis)

Le sujet resurgit finalement en 2010, à l'initiative de la ministre de l'Environnement (Υ.ΠΕ.Κ.Α.), Tina Birbili, qui charge l'École Polytechnique d'Athènes de faire deux programmes de recherche afin d'examiner des scénarios possibles pour la piétonnisation de *Panepistimiou*. En mai 2010, le premier programme, *Investigation of the possibility of the exclusive use of Panepistimiou Street by public transportation, pedestrians and cyclists,* démarre, et il est financé à raison de 286 000 euros provenant du *Fonds spécial pour la mise en œuvre des plans de réglementation et de la ville* (ETERPS – Caisse verte). L'étude, coordonnée par le professeur et ingénieur, Mathaios Carlaftis, confirme la faisabilité du projet. Ainsi, en juin 2010, la ministre annonce officiellement le lancement du programme *Athènes-Attiki 2014* qui constitue un plan stratégique résumant des actions envisagées dans le cadre du nouveau schéma directeur de la capitale à l'horizon 2021. *Panepistimiou* doit *rassembler le symbolisme du boulevard de la capitale d'une Grèce nouvelle*[2396]. Les responsables preçoivent le projet comme une mesure radicale contre la dégradation économique et sociale du centre[2397]. Le ministère, à travers une deu-

[2395] ΣΙΑΤΙΣΤΑ, Δ., « Ενα 'όραμα' για την Αθήνα. Η περίπτωση της πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου », *Ενθέματα,* 22 Μαΐου 2011
[2396] ΒΑΤΟΠΟΥΛΟΣ, Ν., « Η Αθήνα στο εγγύς μέλλον », *Καθημερινή*, 31 Μαρτίου 2012
[2397] ΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., « Νέα Πανεπιστημίου, νέα Αθήνα. Ένα μεγαλόπνοο σχέδιο για την ανασυγκρότηση της πόλης δίνει προτεραιότητα στους πεζούς, στο τραμ, στο ποδήλατο », *Καθημερινή*, 17 Δεκεμβρίου 2010

xième convention (de 196 000 euros) désigne l'École Polytechnique pour faire une étude – complémentaire au projet de Panepistimiou – sur le renforcement du rôle des centres-villes d'Athènes et du Pirée. Le programme, dont le titre est *Mutating characters and policies in the centers of the city of Athens and Piraeus,* sera orchestré par le professeur et architecte, Panagiotis Tournikiotis, et deviendra le support théorique et scientifique du projet. Dans le rapport final de l'étude, l'axe est envisagé comme *le cœur d'un centre dynamique avec de multiples facettes du pouvoir, de l'éducation et du commerce*[2398]. La piétonnisation de *Panepistimiou,* selon Panagiotis Tournikiotis*,* ne peut être approchée avec des outils méthodologiques du passé ; contrairement aux années 80, l'axe n'est pas une *centralité linéaire* mais il condense trois centralités ayant chacune des caractéristiques distinctes. L'étude bénéficie de l'appui absolu du ministère du Développement, de la Compétitivité, de l'Infrastructure, des Transports et des Réseaux (renommé *ministère des Infrastructures des Transports et des Réseaux*) ainsi que du maire, Giorgos Kaminis. C'est la première fois – après les travaux à Plaka – qu'un projet d'une telle ampleur engage l'ensemble des pouvoirs publics et une grande partie des acteurs privés de la société. Tous les partenaires du projet soulignent qu'une telle intervention au cœur de la capitale empêchera la poursuite du déclin du centre-ville[2399].

Le projet de *Panepistimiou* est le plus important des projets phares des espaces publics, faisant preuve de la volonté de l'État d'investir dans de nouveaux types de partenariats entre les services publiques et le secteur privé. Le premier ministre souligne que *Panepistimiou* s'intègre *dans le triangle de la renaissance de la ville*[2400]*,* en même temps que le maire d'Athènes affirmera : *Il nous faut une coopération entre le secteur public et le secteur privé ainsi que beaucoup de travail pour qu'Athènes sorte de la crise avec une meilleure image*[2401].

Malgré les déclarations audacieuses et le tissage d'un imaginaire de gloire autour du projet, l'État ne peut assurer seul le financement des travaux et le ministère de l'Environnement (Υ.ΠΕ.Κ.Α.) invite la Fondation Alexandre Onassis à participer activement à la réalisation du concours. La Fondation n'a aucune expérience en matière d'organisation de concours d'architecture et elle a encore moins de compétences sur des sujets relatifs à la planification urbaine. Toutefois, son Conseil administratif comprend que la participation de la Fondation à un projet d'une telle envergure sera une grande occasion *pour faire quelque chose pour la ville* et augmenter de cette manière le prestige du nom Onassis au sein de la société :

> *Vous voyez, à ce moment-là, Athènes traversait une crise dévastatrice tant économique que sociale… nous avons pensé qu'il fallait faire quelque chose d'important pour la ville et pour le pays surtout… nous avons eu les premiers contacts avec le ministère qui nous a informés sur le sujet qui nous a paru très intéressant […] nous voulions changer d'une certaine manière l'image d'Athènes qui souffre à plusieurs niveaux… on s'est dit de faire partie alors de ce partenariat […] certes, tout était nouveau pour nous, nous n'avions jamais fait une chose pareille.* [Efi Tsiotsou_AP]

Au cours des premiers mois de discussions, la Fondation collabore étroitement avec la SUEAA dont les compétences techniques et organisationnelles ont été déjà prouvées pendant le projet de la Grande promenade. Une série d'actions préparatoires prennent place, dont l'interdiction temporaire de *Panepistimiou* aux voitures afin d'étudier les problèmes éventuels qui pourraient apparaître avec le bannissement du trafic ; les plans topographiques et les anciennes études ont besoin d'être révisés. L'équipe scientifique présente une proposition qui

[2398] Υ.ΠΕ.Κ.Α, Ε.Μ.Π., Μεταλλασόμενοι χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα πόλης Αθήνας και Πειραιά, *op.cit.*
[2399] ΜΠΙΤΣΙΚΑ, Π., « Μνημόνιο 3 Υπουργείων για την πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου », *Το Βήμα*, 16 Απριλίου 2011
[2400] ΔΕΜΕΤΗΣ, Χ., « Τα σχέδια και οι μακέτες για την πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου », *news247*, 28 Φεβρουαρίου 2013
[2401] Voir plus particulièrement le site officiel de *l'Association des Habitants du Centre d'Athènes* https://kipoka.wordpress.com/home/

intègre la piétonnisation de *Panepistimiou* dans un plan d'aménagement global couvrant une zone plus étendue que celle de l'avenue[2402]. Les acteurs publics – participant au projet – se mettent d'accord sur les axes principaux du projet[2403] et un Comité scientifique est formé par des personnes représentant tous les organismes publics. Le comité se réunit sur une base hebdomadaire et il se compose : de consultants des ministres, du directeur de Δ.Α.Π, de la présidente de la SUEAA, du président d'Atttiko Metro, d'un représentant de Ο.Α.Σ.Α., du Directeur Général des travaux publics de la Région d'Athènes et d'un expert scientifique en matière de transports. Une des responsabilités du comité est d'assurer le bon déroulement de la concertation publique et de faire des négociations avec les syndicats, les associations et les professionnels concernés par le projet (hôteliers, commerçants, tours-opérateurs). Les premières démarches doivent faire face à la difficulté de coordonner les acteurs publics[2404] et d'assurer un financement pour le déroulement du concours et l'exécution des travaux.

En avril 2011, la ministre Tina Birbili, adresse une lettre au président de la Fondation Onassis, Anthoni Papadimitriou, en lui demandant de financer l'organisation du concours ainsi que la phase des études préalables. En mai 2011, la Fondation répond positivement et m et en place un plan rigoureux de communication tant en Grèce qu'à l'étranger. La société Attiko Metro, est assignée comme chef du projet et il est chargé de financer l'étude des déplacements. Le ministère de l'Environnement (Υ.ΠΕ.Κ.Α.) procède à la révision de la loi 4014/2011 concernant les procédures de financement des travaux publics (Article 29, complété par les articles 2a et 2 de la loi 3316/2005) permettant ainsi qu'ils soient également financés par des organismes privés. Après deux ans de préparation, la Fondation Onassis annonce, en mars 2012, le lancement du concours européen à l'occasion d'une cérémonie luxueuse[2405] qui a eu lieu au centre culturel *Stegi Grammaton kai Technon.* Le concours connaîtra une énorme publicité et sera soutenu avec enthousiasme par les pouvoirs locaux[2406].

En mai 2012, les ministères participant au projet annoncent[2407] l'approbation du programme *Rethink Athens – Towards a New City Centre*[2408] qui définit les démarches du concours, l'élaboration des études après la sélection du projet lauréat et désigne les secrétaires généraux des deux ministères et du Comité de suivi comme responsables du monitorat pour le déroulement du projet[2409].

Le jury du concours est choisi[2410] et la procédure s'organise en deux phases : la première porte sur le concours des idées (annoncé le 21 mai 2012) conduisant à neuf projets lauréats sur un total de 71 propositions. La deuxième concerne l'approfondissement des propositions et le choix, en février 2013, des finalistes et du projet lauréat. La nomination se déroulera dans les locaux du centre culturel *Stegi Grammaton kai Technon*, en pré-

[2402] Basé sur des études précédentes menées au sein de l'Organisation pour la planification et la protection de l'environnement d'Athènes (Ο.Ρ.Σ.Π.Π.Α.)
[2403] Il s'agit du ministère du Développement, de la Compétitivité, de l'Infrastructure, des Transports et des Réseaux (ΥΠ.ΑΝ.ΥΠ.), de la Société d'Unification des Espaces Archéologiques d'Athènes (Ε.Α.Χ.Α.), de l'Organisme des transports urbains d'Athènes (Ο.Α.Σ.Α.) et des représentants administratifs de l'Organisme du tram d'Athènes (TPAM A.E.)
[2404] En mai 2011, un Mémorandum de l'accord a été signé entre le ministère du Développement, de la Compétitivité, de l'Infrastructure, des Transports et des Réseaux, le ministère de l'Environnement, de l'Énergie et du Changement climatique, le ministère de la Culture et du Toursime (ΥΠ.ΠΟ.Τ.), la SUEAA, ATTIKO METRO S.A. et l'Organisme des transports urbains d'Athènes (Ο.Α.Σ.Α.)
[2405] Avec la présence du premier ministre, Loukas Papadimos, des ministres directement impliqués dans le projet, des représentants des partis politiques, le maire d'Athènes, des Associations et des Chambres de commerces, des professionnels et des scientifiques
[2406] ΖΙΑΜΠΑΚΑΣ, Σ., « Το όραμα Καμίνη για Πανεπιστημίου », *Εφημερίδα των Συντακτών*, 7 Απριλίου 2015
[2407] Il est publié dans la Gazette du gouvernement (question no. 1648)
[2408] Il s'agit du ministre de l'Υ.ΠΕ.Κ.Α., M.G. Papakonstantinou, du ministre de l'ΥΠ.ΑΝ.ΥΠ., M.M. Voridis, et du sous-ministre de l'Υ.ΠΕ.Κ.Α. M.N. Sifounakis
[2409] Comprenant des représentants des ministères concernés, Attiko Metro S.A., l'Unification des Espaces Archéologiques d'Athènes S.A., etc.
[2410] Selon les dispositions de la décision conjointe des ministres mentionnés et les dispositions générales de la décision 26804 du ministère de l'Environnement, de l'Énergie et du Changement climatique, Υ.ΠΕ.Κ.Α, en ce qui concerne les concours pour les travaux publics (Φ.Ε.Κ. 1494 / 4-05 -2012)

sence des représentants de tous les partis politiques. Au cours de la cérémonie, le ministre du Développement et de la Compétitivité (ΥΠ.ΑΝ.ΥΠ.), Hatzidakis, s'engage publiquement à incorporer le projet dans un des programmes cofinancés par l'UE avant la fin 2013.

L'annonce du projet lauréat n'est en effet que le début d'une procédure longue et aventureuse en vue de sa réalisation. Le projet présente finalement des enjeux beaucoup plus grands que ceux que ses concepteurs avaient imaginé au départ : on attend que *Panepistimiou* devenienne un pôle de commerce important et les aménageurs sont appelés à envisager l'utilisation des espaces publics dans une zone étendue autour de cette rue :

> *Mais notre objectif n'est pas uniquement de transformer Panepistimiou en une belle promenade, en un passage… notre objectif est de faire en sorte que les gens qui y vont, y restent… on a voulu créer un axe attirant la vie des quartiers… surtout dans la partie proche de Syntagma, la rue acquerra une essence plus culturelle, ensuite, vers l'ouest, il y aura des aires de détente où les enfants pourront jouer à côté de leurs parents, un peu plus bas, il y aura un kiosque de rafraîchissements ou une street opéra… tout ce que l'on trouve dans presque chaque ville européenne… pour que le cycliste puisse venir et veuille rester, pour que le touriste explore le jardin caché du Nomismatokopeio… Saviez-vous qu'il y a des platanes dans la rue Panepistimiou ? […] car nous la traversons sans regarder autour de nous, c'est une voie expresse.* [Efi Tsiotsou_APu]

La piétonnisation de *Panepistimiou* devient le tremplin de la mise à niveau du centre-ville[2411]. Il y a lieu de remarquer qu'au cours de la cérémonie du lancement du concours, tant les représentants de l'État que les responsables de la Fondation Onassis soulignent l'importance du projet pour le développement de la compétitivité de la ville. Le projet lauréat *One step beyond* (du cabinet lauréat néerlandais OKRA) s'appuie sur trois axes : l'accessibilité, la durabilité et la consolidation de l'axe comme un espace de culture et de vie : *C'est notre objectif principal de stimuler la vie dans la rue. Nous proposons pour les rez-de-chaussée – qui sont aujourd'hui vides – des activités temporaires, comme des petites salles de théâtre, des salles de musique, des salles de rassemblement de toute sorte. La Municipalité pourrait créer un organisme pour gérer tout ça et pour informer les habitants sur le programme hebdomadaire*[2412]. Suite à l'achèvement du concours, la Fondation intensifie ses actions de communication en essayant d'élargir le débat au sein des cercles académiques et professionnels d'Athènes. À l'occasion des journées organisées[2413], la Fondation invite des personnes connues dans les milieux de l'architecture et de l'urbanisme comme Anthony Vidler, Richard Plunz, Vanessa Myriam Carlow et Alfredo Brillembourg[2414].

La phase opérationnelle du projet est organisée en deux étapes : la première concerne l'aménagement de la voirie pour l'accueil des piétons et la deuxième, l'implantation d'une nouvelle ligne de tramway reliant la place *Syntagma* à la place *Omonoia*. La Fondation n'intervient pas directement dans les décisions politiques mais elle conserve le droit d'être régulièrement informée sur l'évolution des travaux et elle a autorité pour consulter le pouvoir central sur les décisions relatives au projet. Le financement a un statut de don envers l'État et les études sont directement assignées aux bureaux d'étude en contournant la procédure traditionnelle d'appel d'offre[2415].

[2411] Nous nous référons ici à une série d'articles publiés dans des journaux. Un titre représentatif, choisi par le journal *Katimerini,* évoque l'importance du sujet : *Nouvelle Panepistimiou-Nouvellle Athènes.* Cf. ΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., « Νέα Πανεπιστημίου-Νέα Αθήνα », Καθημερινή, 17 Δεκεμβρίου 2010

[2412] ΛΙΑΛΟΣ, Γ., « Η ωραία κοιμωμένη με το όνομα…Αθήνα », *Καθημερινή*, 4 Μαρτίου 2013

[2413] Il s'agit de deux tables rondes organisées par le centre culturel de la Fondation Alexandre Onassis sous le titre : *The global city today*, qui a eu lieu le 15 octobre 2012 et *Old cities/new projects : rethinking urbanity*, qui a eu lieu le 5 mars 2013

[2414] Cf. le texte sur le site officiel de la Fondation Alexandre Onassis (http://www.onassis.gr/uploaded/pdf/Public%20Benefit/PROGRESS_HISTORY_ENGLISH.pdf)

[2415] Cf. la loi 3669/2008

Nous considérons que c'est un projet culturel pour la capitale et pas seulement un projet technique, cela requiert des changements à plusieurs niveaux… tout d'abord culturel pour pouvoir respecter l'espace public et nos concitoyens, la culture se trouve partout, dans nos comportements, dans la rue, mais aussi dans la manière de gérer une entreprise, dans les relations des commerçants entre eux. [Efi Tsiotsou_APu]

Au-delà de sa fonction culturelle, *Panepistimiou* est aussi envisagée comme un axe d'économie et de pouvoir :

Panepistimiou ne sera pas seulement une belle promenade, elle rassemblera aussi le centre économique et administratif d'Athènes… certains ministères pensent déjà à leur relocalisation dans le centre-ville… prenez l'exemple du ministère de l'Environnement… ainsi le citoyen aura une raison pour se rendre dans le centre-ville... Panepistimiou sera l'oasis de ce centre-là. [Efi Tsiotsou_APu]

La première question qui tracasse les aménageurs est celle de comment organiser les déplacements suite à la piétonnisation de la voie[2416]. *Panepistimiou* assure aujourd'hui la circulation d'un grand volume de voitures qui traversent le centre athénien. Les trois avenues parallèles – *Akadimias*, *Panepistimiou* et *Stadiou* – assument la plus grand charge du trafic au sein des limites du centre historique. Un des objectifs du projet est de décourager le transit des voitures individuelles (Carte 45) ; les aménageurs visent à séparer les flux des véhicules selon leurs destinations et à les éloigner du cœur formé par les trois boulevards historiques[2417]. Toute la zone entre *Akadimias* et *Stadiou* sera ainsi réservée aux piétons et *Panepistimiou* jouera le rôle d'une zone tampon reliant les itinéraires pédestres du noyeau ancien aux sites archéologiques à l'Ouest de la ville, au musée National archéologique, dans la rue *Patission,* et à l'ancien Stade, à l'est. Pour cela, l'étude prévoit aussi le réaménagement de ses deux extrémités : les places *Omonoia* et *Syntagma*. Le but ultime est de décourager progressivement la circulation véhiculaire à l'intérieur du triangle Kleanthis-Schaubert.

Le plan de masse, présenté dans le rapport de l'étude de l'École Polytechnique, révèle l'idée centrale de l'aménagement des espaces publics[2418] (). Les trois places du centre historique se transforment en pôles d'interconnexion des transports en site propre. De cette manière le projet réussira à attirer les flux pédestres vers le centre en faisant de *Panepistimiou* une zone d'attraction pour les piétons arrivant de toute la métropole et une série de rues limitrophes seront aménagées afin d'absorber la majorité du trafic[2419]. Au-delà de l'arrangement de la circulation, le rapport propose la mise en valeur de plusieurs voies piétonnes limitrophes qui pourront jouer un rôle complémentaire : les rues *Valaoritou*, *Kaniggos*, *Korai*, *Voukourestiou*. Le rapport prévoit l'aménagement des parvis de la Trilogie et de la place *Dikaiosinis* en soulignant qu'il s'agit d'importantes surfaces libres qui sont toutefois peu utilisées par les passants car elles sont entourées par des activités qui ne sont pas très allé-chantes.

Le projet de piétonnisation de *Panepistimiou* se basera sur la mise en place d'un réseau performant des transports en commun. La prolongation du tram de la place *Syntagma* jusqu'à la rue *Patission* deviendra le pilier de ce système. *Panepistimiou* sera également directement reliée aux promenades de la côte littorale, aux quartiers résidentiels du nord du centre historique et aux commerces animés de la rue *Patission*. La largeur de l'avenue est divisée en deux parties : l'une prévoyant les lignes du tram et l'autre, dégagée afin de permettre le déploiement

[2416] ΤΖΑΝΑΒΑΡΑ, Χ., « Τι αλλάζει η πεζοδρόμηση », *Καθημερινή*, 12 Απριλίου 2011
[2417] Υ.ΠΕ.Κ.Α, Ε.Μ.Π., Μεταλλασσόμενοι χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα πόλης Αθήνας-Πειραιά, *op.cit.*
[2418] Ε.Μ.Π.,Υ.ΠΕ.Κ.Α., *RE-think-Athens - Η ανασυγκρότηση του κέντρου με άξονα την Πανεπιστημίου*, Σχέδιο διακήρυξης αρχιτεκτονικού διαγωνισμού (http://panepistimioupezodromos.gr/sites/panepistimioupezodromos.gr/files/material/Re-think-Athens.pdf)
[2419] Il s'agit des rues Syggrou, Kallirois, Ardittou, Vassileos Konstantinou, Leoforos Alexandras, Ioylianou, Deligianni, Konstantinoupoleos, Pireos, Iera Odos, Panagi Tsaldari

des loisirs et de la promenade. Des services publics, des kiosques et des installations légères hébergeant des petits commerces quotidiens, sont aussi prévus le long de l'avenue.

Εικ. 37 Κτιριακό απόθεμα διατηρητέων ΥΠΕΚΑ και ΥΠΠΟΤ στο χάρτη του θεσμικού πλαισίου.

Carte 44 : Les édifices – le long de l'axe Panepistimiou – appartenant aux ministères Υ.ΠΕ.Κ.Α. et ΥΠ.ΠΟ. caracterisés comme *protegés* en raison de leur importance historique ou architecturale (Source : carte tirée du site officiel de *Rethink Athens* http://www.rethinkathens.org)

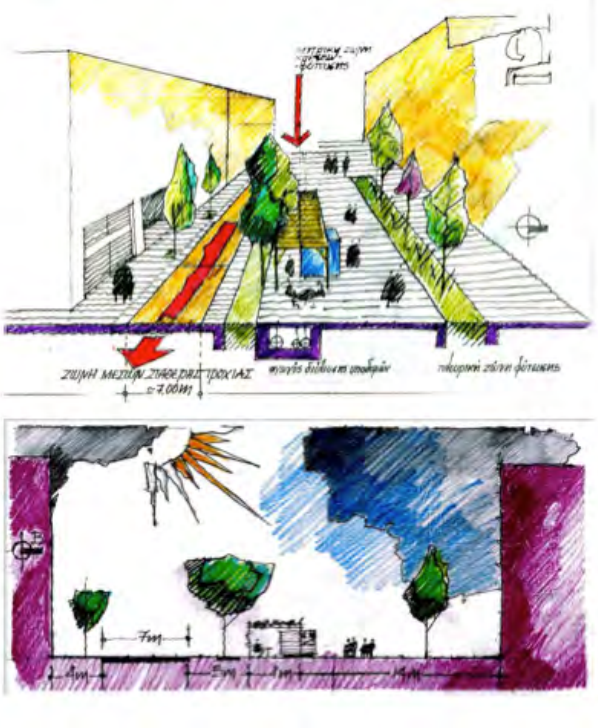
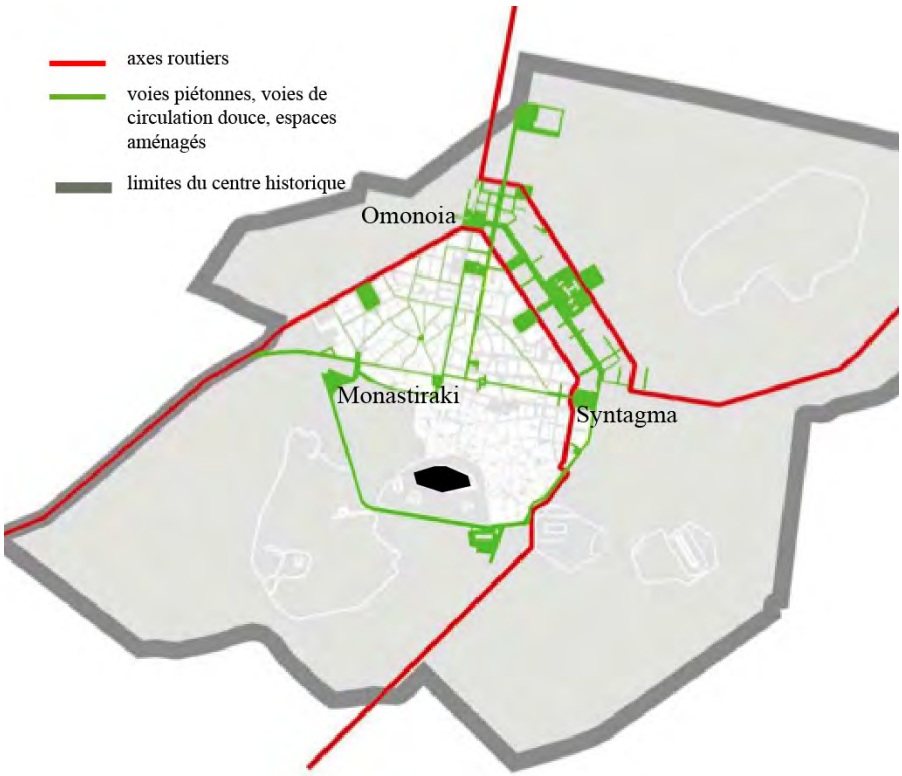


Image 76 : Schéma explicatif des aménagements proposés pour le parvis de la rue Panepistimiou conçu en tant que voie à priorité piétonne et pour les mobilités douces (Source : image tirée du site officiel de *Rethink Athens* http://www.rethinkathens.org)



Carte 45 : Carte indiquant le placement de l'axe de Panepistimiou au sein d'un système global des espaces verts et des voies à mobilités douces. En rouge, les axes de circulation de voitures montrent l'intention des aménageurs de créer deux anneaux périphériques de la zone de Panepistimiou qui decourageront le transit des voitures de particuliers par le centre-ville (Source : carte tirée du site officiel de Rethink Athens http://www.rethinkathens.org)

Pour les adeptes du projet, la piétonnisation est perçue comme une opportunité de rénover une pléthore de bâtiments néoclassiques situés le long de l'avenue (Carte 44) et de donner vie à la partie commerciale de la ville menacée par la crise. Toutefois, le projet sera critiqué par certains qui soulignent que la piétonnisation de l'avenue aura des effets négatifs au niveau social. En effet, trois arguments principaux contestent la *nécessité* et le résultat de la piétonnisation : premièrement, elle engendrera des phénomènes de gentrification dans toute la zone. Deuxièmement, les rez-de-chaussée de *Panepistimiou* n'offrent pas les activtés adéquates pour permettre une fréquentation suffisante de la voie piétonne, ce qui la transformera en une avenue étrangement vide, suscitant un sentiment de malaise[2420]. Troisièmement, les rues limitrophes de la zone piétonnisée seront sérieusement encombrées dans un rayon de 3 à 4 kilomètres[2421] ; cet argument est surtout soutenu par des ingénieurs des transports. Le risque que l'avenue piétonne se transforme en une zone aseptisée est aussi évoqué.

La position centrale stratégique de *Panepistimiou* est toutefois présentée comme un avantage incontournable pour la réussite du projet, dont les partisans insistent sur le fait que la valeur architecturale et la portée symbolique de l'avenue ne sont pas encore suffisamment exploitées. Quant aux opposants du projet, ils soulignent que la véritable valeur de *Panepistimiou* repose sur son caractère actuel lié à la vie politique de la ville[2422]. Historiquement, cette avenue est un des rares axes du centre où les Athéniens se rassemblent pour manifester. Son posi-

[2420] La rue a été conçue à l'origine comme un boulevard de prestige et non pas comme un axe commercial. Cf. ΛΙΝΑΡΔΑΚΗΣ, Γ., « Πανεπιστημίου. Πεζοδρόμηση χωρίς αντίκρυσμα », *Real Estate News*, 10 Φεβρουαρίου 2011
[2421] ΓΚΟΛΙΑΣ, Γ., « Πεζοδρόμηση Πανεπιστημίου: Τ' είχες Γιάννη μ, τ' είχα πάντα », *aixmi.gr*, 27 Φεβρουαρίου 2013
[2422] ΒΟΥΡΕΚΑΣ, Κ., « Η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου. Αντίστροφη ιεράρχηση των προβλημάτων της Αθήνας », *Πριν*, 23 Μαρτίου 2013

tionnement *stratégique*, entre le cœur universitaire et celui du pouvoir, font de *Panepistimiou* un espace public ayant une valeur symbolique importante, mais cette dynamique n'est apparente que périodiquement. En revanche, au quotidien l'avenue n'offre pas de significations particulières, elle est entourée d'édifices qui n'ont aucun vrai rapport avec les activités dans l'espace public[2423].

Les réactions à la piétonnisation seront nombreuses, elles seront surtout le fait de scientifiques indépendants, d'associations d'habitants et de collectivités qui mettent en question les objectifs réels du projet, mais aussi la transparence des procédures. L'Association des architectes diplômés de l'État (Σ.Α.Δ.Α.Σ.) rend publique son objection concernant la procédure de la conduite du concours en soulignant que ce dernier a été adressé aux cabinets européens et non pas internationaux, comme la loi le prévoit. L'association ajoute qu'elle n'a jamais été sollicitée pour donner son avis sur le projet de recherche rédigé par l'équipe de l'École Polytechnique[2424]. En 2013, trente-trois personnes appartenant à la scène politique, artistique et scientifique se prononcent à travers une action contre le projet en alertant que l'étude n'assure pas le retour de l'habitat dans le centre[2425]. Selon le géographe, Kostis Chatzimichalis – participant à cette action – la réalisation ou non de la piétonnisation de *Panepistimiou* déterminera l'avenir de tous les espaces publics dans le centre : *Il s'agit d'un changement de paradigme dans la pratique de l'urbanisme qui voit son contenu social se dégrader, tandis que ses aspects morphologiques, esthétiques et architecturaux prennent beaucoup plus d'importance*[2426]. D'un autre côté, l'image nostalgique de *Panepistimiou* est largement promue par les médias, des initiatives culturelles se multiplient et la Presse exalte le profil plus *humain* de l'avenue. L'image ré-enchantée de *Panepistimiou* est perçue comme un remède aux problèmes accrus du centre : *Les jongleurs et les pelouses artificielles vont offrir pendant quelques heures les conditions requises pour une campagne en plein cœur d'Athènes et la musique a réveillé les romantiques qui ont dansé du tango au milieu de la rue où l'apparition des anciens trolleybus jaunes nous rappelaient une autre époque*[2427]. Les responsables du projet s'appuient sur la création de ce nouvel imaginaire et tentent de comparer Athènes aux autres villes européennes pour souligner le *retard* de la capitale grecque en ce qui concerne l'*esthétique* et le *progrès* :

> *Je l'ai vu à l'étranger et ça a eu un énorme succès, des artistes dans la rue faisaient des performances, des workshops… il ne s'agit pas de grands spectacles mais d'initiatives locales, de concours de photographies pour la ville. […] et une autre idée pourrait consister à révéler des fouilles archéologiques à certains endroits de l'axe où les archéologues travailleraient en temps réel offrant ainsi l'occasion aux passants de regarder... on a fait quelque chose de semblable au musée de l'Acropole et ça a eu un énorme succès.* [Efi Tsiotsou_AP]

Toutefois, les opposants au projet insistent sur le fait que l'avenue n'arrivera pas à donner vie aux différentes parties *délaissées* du centre car la liaison physique des quartiers, à travers des réseaux piétonniers, n'assure pas le désenclavement social de ces zones. L'implication de la Fondation Onassis est cependant présentée comme une certaine garantie pour l'achèvement des travaux et la qualité des opérations : *Oui, certains étaient méfiants au début, mais quand ils ont vu qu'un tel projet est soutenu par un acteur privé ils ont eu confiance que les travaux arriveraient jusqu'au bout*[2428]. Cependant, certains soulignent que la décision de l'État de confier un projet d'une telle envergure à un partenariat public-privé diminue la possibilité que les habitants et les associations

[2423] ΛΙΑΛΙΟΣ, Γ., « Κτίρια φαντάσματα στο κέντρο της Αθήνας », *Καθημερινή*, 4 Δεκεμβρίου 2011
[2424] ΣΑΔΑΣ ΠΕΑ, Ανακοίνωση, 21 Ιουνίου 2012, http://sadas-pea.gr/archive/stories/various/45765.pdf
[2425] ΤΡΑΤΣΑ, Μ., « Πρωτοβουλία με 33 υπογραφές κατά της πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου », *Το Βήμα*, 19 Ιουλίου 2013
[2426] ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ, Κ., « Η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου και άλλες πολεοδομικές φαντασιώσεις για το κέντρο της πόλης » *Ενθέματα*, 15 Μαΐου 2011
[2427] ΡΟΥΤΣΩΝΗΣ, Δ., « Ορθοπεταλιές και τάνγκο », *Ελευθεροτυπία*, 20 Σεπτεμβρίου 2010
[2428] Entretien avec Epameinondas Kremmydas

contrôlent les opérations et y participent réellement[2429]. En quête de financements pour ce projet gigantesque, dont le coût s'élèvera à 92 millions d'euros[2430], l'État a paralysé d'autres interventions qui devaient avoir lieu dans des quartiers populaires manquant d'espaces libres, comme c'est le cas de la place *Agios Panteleimonas*[2431].

Trente-trois individus se regroupent et présentent une objection au projet de piétonnisation qu'ils adressent au Conseil d'État[2432] en contestant la légalité de la décision du ministre de l'Environnement (datant du 02.12.2014) selon laquelle il approuve l'étude environnementale du projet de piétonnisation. La décision du ministère est en effet opposée à la législation européenne et nationale, selon laquelle chaque projet d'une telle envergure doit faire partie d'un schéma directeur et d'une étude métropolitaine d'impact sur l'environnement et sur les déplacements. Le projet de piétonnisation de *Panepistimiou* est considéré – par une partie de la société locale – comme une affaire détachée des vrais problèmes de la ville. Pour le pouvoir central, c'est l'occasion de réunir toutes les idées évoquées dans le passé et d'étendre la mise à niveau du centre-ville au-delà des limites restreintes du triangle Kleanthis-Schaubert, c'est-à-dire vers des quartiers résidentiels (et moins bien entretenus) au nord de la place *Omonoia*. La nouveauté de ce projet, c'est qu'il ne se base pas sur la piétonnisation de la voirie – même si elle en est à la base – mais sur la décision de recourir à une action radicale pour déclencher d'autres procédures de transformation des lieux publics et, par conséquent, de l'ensemble du centre touristique. Ainsi, le projet *Rethink Athens* investira dans l'aménagement du binôme des rues *Panepistimiou* et *Patission,* dont le caractère très populaire et commercial aidera à diffuser les effets de la première sur les quartiers du nord du centre[2433].

L'impact éventuel du projet sur l'ensemble des espaces publics entraîne des débats et des critiques insistant sur le fait qu'il sera davantage *social* plutôt que *fonctionnel*. Le projet a une importance politique car il marque un tournant dans les pratiques des autorités en matière d'urbanisme, reposant sur de grandes visions et des ambitions concernant le rôle des boulevards urbains dans la ville. Quarante ans après les travaux du recouvrement du fleuve *Ilissos* et de sa transformation en une avenue, l'État approche les grandes artères urbaines comme des terrains remplis d'opportunités pour la reconstitution de l'image et de la valorisation des espaces publics dans la capitale.

Après l'engouement pour les idées sur *Panepistimiou*, certains scientifiques – participant au projet *Rethink Athens* – proposent l'extension du concept à d'autres avenues urbaines. Panagiotis Tournikiotis, se référant à l'autoroute *Syggrou*, dira qu'il s'agit d'un espace qui détruit le cœur de la ville et exclue toute possibilité de promouvoir la mobilité durable[2434]. Dans cette lignée, l'*Organismos Athinas*, en collaboration avec l'École d'architecture de la Villette à Paris[2435], présentent une proposition sur la transformation potentielle de *Syggrou* en une nouvelle *promenade urbaine verte* qui viendra compléter le projet de l'avenue *Panepistimiou* quand ce dernier sera achevé. Le paysage de *Syggrou* commence à changer à partir des années 2000, l'autoroute est entou-

[2429] ΣΧΙΖΑΣ, Γ., « Η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου και άλλα ηχηρά παρόμοια », *Αυγή*, 18 Απριλίου 2013
[2430] Le projet global consiste en plusieurs sous-actions financées par le ministère Υ.ΠΕ.Κ.Α. avec 37 974 000 euros (à travers le Programme Opérationnel pour l'environnement et le développement durable (Ε.Π.ΠΕΡ.Α.Α.) et la région d'Attiki avec 4 052 600 euros (à travers le Programme Opérationnel régional d'Attique (Π.Ε.Π. Αττικής). Cf. « Υπεγράφη η απόφαση για την ανάπλαση του άξονα Πανεπιστημίου – Πατησίων », *Τα Νέα*, 12 Φεβρουαρίου 2014
[2431] « Ανάπλαση Πανεπιστημίου : 92 εκ.ευρώ το κόστος , εξασφαλίστηκε από το Ε.Σ.Π.Α. », *ypodomes.gr*, 3 Ιουνίου 2013
[2432] ΛΟΥΛΗΣ, Σ., « Προσφυγή στο ΣτΕ κατά της πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου», *Αυγή*, 20 Σεπτεμβρίου 2014. Le 19 Septembre 2014, l'ancien président de la Chambre technique de Grèce, Ioannis Alavanou et 53 personnalités de la vie politique grecque, critiqueront l'utilité du projet de piétonnisation de Panepistimiou
[2433] ΤΡΑΤΣΑ, Μ., « Η Πατησίων αποκτά τραμ, πεζόδρομο και νέα ταυτότητα », *Το Βήμα*, 2 Ιανουαρίου 2011
[2434] Ο.Ρ.Σ.Π.Π.Α., Συγγρού. Αστική λεωφόρος πολιτισμού και επιχειρηματικότητας, Ιούνιος 2011
[2435] ΤΖΑΝΑΒΑΡΑ, Χ., « Θέλουν πράσινο και τραμ στη Συγγρού », *Ελευθεροτυπία*, 10 Ιουνίου 2011

rée d'immeubles sans intérêt architectural et quelques centres culturels sont inaugurés en investissant sur son rôle historique. L'avenue, reliant le cœur de la ville au littoral du *Phalère*, s'intègrera dans la liste des sites prioritaires d'aménagement suite à l'annonce du projet pharaonique pour la construction de la *Fondation culturelle Stavros Niarchos*, sur la côte. Selon Panagiotis Tournikiotis, l'avenue a été pendant longtemps perçue comme un *fossé* dans la ville qui se présente comme un terrain vierge offrant l'occasion de réaliser de nouveaux projets reliant le cœur touristique à Acropole avec de nouveaux espaces publics ayant une portée métropolitaine qui se construisent actuellement sur le littoral. *Syggrou* se transformerait ainsi en une avenue combinant la culture, la promenade et les mobilités douces (Image 77) (Carte 46)

Carte 46 : Carte où figure l'aménagement de l'avenue Syggrou en un *boulevard urbain vert* (Source : O.P.Σ.Π.Π.Α., *Συγγρού. Αστική λεωφόρος πολιτισμού και επιχειρηματικότητας*, Ιούνιος 2011)

Image 77 : Collage présentant les intentions sur l'aménagement de l'avenue Syggrou en un *boulevard urbain vert* accueillant tous les modes de déplacement (Source : O.P.Σ.Π.Π.Α., *Συγγρού. αστική λεωφόρος πολιτισμού και επιχειρηματικότητας*, Ιούνιος 2011)

À son extrémité nord, l'avenue accueille le complexe industriel FIX, qui est en train d'être rénové pour devenir le musée National d'art contemporain. À son extrémité sud, *Syggrou* rencontre une zone réaménagée avec des hôtels et des espaces sportifs et commerciaux qui font partie du programme de l'aménagement du *Delta du Phalère*. Les concepteurs de la nouvelle image de l'avenue insistent sur le fait que pour assurer le succès du projet il faut réussir à diminuer les vitesses dans l'ensemble du centre-ville. Selon les autorités publiques, la concentration des projets dans cette partie du centre historique renverse la tendance à la dégradation de la zone du vieux

centre historique au sud-ouest[2436]. *Syggrou* est imaginée comme une avenue *pleine de piétons*[2437], l'étude prévoit la réduction considérable de l'asphalte, une double rangée de plantations tout le long de l'axe, l'élimination des échangeurs et l'imposition de *modes doux et de vitesses modérées*[2438]. Le projet de *Syggrou* est inclu dans le rapport d'action dans le cadre du *Schéma directeur d'Athènes 2021*. La région d'Attiki charge l'École Polytechnique de rédiger un programme de recherche sous le titre : *Mise en réseau des interventions métropolitaines à Athènes* (*Δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στη μητροπολιτική Αθήνα*). Dans le projet, qui se divise en deux phases, les aménageurs proposent l'élimination progressive de tous les obstacles fixes de l'espace public susceptibles d'entraver le mouvement du piéton, la construction de passages, la réduction progressive des vitesses et la multiplication des pistes cyclables partout dans le centre. Le programme examine aussi la possibilité d'étendre la ligne du tramway entre *Syntagma* et le littoral via l'avenue Syggrou qui accueillera des commerces de proximité afin d'éliminer l'effet de coupure entre les deux côtés de l'autoroute.

Le développement du débat sur l'aménagement des avenues urbaines créera un terrain fertile pour que d'autres projets oubliés par les autorités *sortent du placard*. Suite à l'effervescence que *Panepistimiou*, *Olgas*, et *Syggrou* ont provoquée en 2013, le maire du Pirée invite celui d'Athènes à collaborer sur le réaménagement *du boulevard historique* de la rue *Pireos.* L'idée d'aménager cette dernière en un axe accueillant la marche et les modes doux apparaît déjà dans les années 90. En effet, en 1995, le ministère de l'Environnement (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.) publie une étude, *Aménagement et amélioration de l'identité de la rue Pireos*[2439], qui est accompagnée d'un décret ministériel stipulant la conservation de quatre-vingt-huit bâtiments *historiques* se trouvant sur la rue, mais le projet s'arrête là, il n'y a pas de propositions d'interventions concrètes affectant le paysage de la voie.

La volonté de mettre en valeur *Pireos* est justifiée par le fait que c'est un axe unique rassemblant la majorité du patrimoine industriel de la ville et qu'il est le témoin de son évolution urbaine. Son paysage a toujours été lié aux cheminées, aux camions, aux va-et-vient des ouvriers, et le délaissement de l'industrie dans les années 80, laissera tout le long de la rue des carcasses abandonnées. Le premier effort pour agir face à ce *brownfield* du cœur de la ville, commence avant même que toutes les unités soient fermées[2440]. Le ministère (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε) – sous le mandat d'Antonis Tristsis – présente à cette époque l'idée de transformer cet axe en une voie de *culture, de civilisation et d'éducation*[2441]. L'intention du ministère – d'après ses annonces officielles – est de conserver les productions qui ne sont pas polluantes, et une étude sur la définition des zones ayant des activités spécifiques sur le sol est ainsi mise en place. Malgré le fait qu'elle n'ait pas été appliquée, l'étude de *Pireos* jette les fondements de l'idée d'intervenir dans l'ensemble de la partie ouest de la ville pour y placer des rails. Seule l'annonce des intentions de l'État fut d'ailleurs suffisante pour attirer l'intérêt du marché privé vers cette partie de la ville. Depuis la fin des années 80, plusieurs institutions liées à la culture et à l'éducation s'installent dans la rue *Pireos* : la transformation de l'ancienne industrie de gaz en centre culturel de la municipalité, l'installation de l'école des beaux-arts dans l'ancien bâtiment de la Société grecque du textile S.A, et l'inauguration, en 2004, de la Fon-

[2436] ΛΑΛΙΟΣ, Γ., « Χώρος περιπάτου και η Συγγρού. Πρόταση πεζοδρόμησης ενός τμήματος και ανάδειξης του Εθνικού Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης », 16 Ιανουαρίου 2013
[2437] ΓΙΟΓΤΙΑΚΑΣ, Π., « Μια πράσινη Συγγρού γεμάτη πεζούς », *Τα Νέα*, 10 Ιουνίου 2011
[2438] « Συγγρού χαμηλών ταχυτήτων », *Η Αυγή*, 10 Ιουνίου 2011
[2439] Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Οδός Πειραιώς. Η μελέτη του Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων για την ανάπλαση και την ανάπτυξη του ιστορικού άξονα, Αθήνα : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, 1997
[2440] ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ, Ν., ΒΑΤΑΒΑΛΗ, Φ., « Ο μετασχηματισμός της οδού Πειραιώς », In *5η Πανελλήνια Επιστημονική Συνάντηση TICCIH, Βόλος,* 22-25 Νοεμβρίου 2007
[2441] Υ.ΧΟ.Π., Ρυθμιστικό '83. Προτάσεις για την ανασυγκρότηση της πρωτεύουσας, Αθήνα : Υ.ΧΟ.Π., 1983

dation de l'hellénisme en tant que bâtiment annexe du musée Benaki, font preuve de l'optimisme qui règne au sein des secteurs public et privé vis-à-vis de cette partie du centre.

En 2013, au moment où les débats se poursuivent autour du programme *Rethink Athens*, la Ville annonce son intention d'aménager encore une rue – dans le centre – en la transformant en voie prioritaire aux piétons et à la circulation douce. Cette fois, la rue ciblée présente des caractéristiques très différentes de celles de *Panepistimiou*, *Patission* ou *Syggrou* : la rue *Athinas* a des petits commerces, elle est très fréquentée pendant la journée et elle est intrinsèquement liée à la vie quotidienne du noyau historique et touristique. Une première étude, rédigée en 2001, propose l'aménagement de la rue sur des principes bioclimatiques (changement des matériaux de revêtement et ravalements), mais la réaction des commerçants et le manque de financement de la part de l'État paralysent la progression des travaux. Toutefois, la volonté de la Municipalité d'embellir et de moderniser cet axe ne fléchira pas. Une nouvelle tentative de relancer le projet provient d'une ONG. En juillet 2013, la Ville fait appel au groupe *ImagineTheCity* pour mettre en place une stratégie d'amélioration du paysage de la rue et pour formuler des propositions concrètes[2442] à faible coût concernant la mise à niveau de la rue. La proposition des architectes se base sur une idée phare : transformer un kiosque délaissé sur la place Varvakios en un *espace ouvert de rencontre et de travail* pour des associations d'habitants et faire de cette partie de la rue un pôle attractif de rencontre et d'échange[2443].

Les architectes proposent aussi l'aménagement de l'entrée du métro qui se trouve dans la partie sud de la rue afin de servir d'exemple pour déclencher la transformation progressive de la rue. L'équipe – qui travaille gratuitement – indique comme problèmes principaux l'organisation irrationnelle de l'espace et l'utilisation abusive des trottoirs à la sortie du métro par des sans-abris et souligne que cette occupation détériore l'hygiène de l'espace et agit de manière dissuasive pour les passants. Le groupe propose l'installation d'un nouveau type de mobilier urbain afin d'affronter ce problème, comme des banquettes fluorescentes, pour empêcher l'occupation ou l'encombrement de l'espace et laisser *libre* le passage aux voyageurs qui sortent du métro et y entrent. L'équipe propose de créer un paysage ludique le long de la rue en utilisant des pictogrammes et des graffitis sur les murs. L'objectif – annoncé dans le rapport de la proposition de l'ONG – est *de redonner vie au marché Varvakeios* en le transformant en un lieu *d'information, de retrouvailles, et de discussion* pour les associations des quartiers et les usagers de la rue. Toutefois, malgré l'imaginaire *séduisant* de ces intentions – *activation de la placette, pop-up markets et cantines avec des cuisines polyethniques –,* les propositions de l'équipe se résument à des *exercices de créativité* sans pouvoir inspirer ni engager les locaux.

Pendant toute la période entre 2011 et 2013, la *piétonnisation* devient un sujet à la mode au sein des milieux académiques et professionnels athéniens. Même les adversaires du projet *Rethink Athens*, reconnaissent la nécessité d'une *grand geste symbolique* dans l'espace du centre-ville. En 2014, un comité d'architectes, avec le soutien de l'Association des architectes (Σ.Α.Δ.Α.Σ.), publiera une proposition pour la piétonnisation de la rue *Sta-*

[2442] La plate-forme *Imagine the city* est une communauté inter-territoriale pour la régénération urbaine à travers la participation des citoyens. La coopération et les rôles des membres de chaque groupe de travail sont déterminés chaque fois en fonction des besoins. Les actions soutenues par la société civile à but non lucratif *Place Identity Gr –Clusters* (clusters sur l'identité des lieux et la participation des citoyens).

[2443] La ville d'Athènes a créé la plate-forme *SynAthina* (ΣυνΑθηνά) pour soutenir et faciliter les groupes de citoyens qui, par leurs actions, améliorent la qualité de vie à Athènes. Le terme *groupes de citoyens* désigne des groupes de population se rapportant les uns aux autres autour de solutions et d'actions pour le bien de leur quartier ou de la ville en général. Ce sont des ONG, des ESSG ou des groupes informels, ou même des initiatives individuelles. Le seul critère pour qu'ils soient publiés sur la plate-forme est leur implication dans des activités visant le bien public. Les groupes peuvent publier leur actions sur le site *SynAthina* , se coordonner pour des événements et intéragir avec d'autres groupes. Cf. le site official http://www.sinathina.gr

diou qui *pourrait remplacer* le projet de *Panepistimiou* dont la réalisation est très coûteuse et n'a pas fait preuve de résultats positifs. En revanche, *Stadiou* présente certains avantages : elle profite de *l'énergie du triangle commercial* dans le sens où plusieurs personnes fréquentent les ruelles limitrophes et elle est reliée de manière plus directe avec la place *Syntagma* via la voie piétonne *Ermou* (Carte 47). Cela offrira la possibilité, soulignent les architectes, de créer *un triangle piétonnier de 2 300 mètres entre les rues historiques Stadiou, Ermou et Aiolou*[2444].

Carte 47 : Carte où figure la proposition de l'initiative des scientifiques et des professionnels pour la piétonnisation de la rue Stadiou afin de compléter le triangle des rues piétonnes, Ermou et Aiolou. En rouge, le tracé proposé pour l'extension du tram qui jusqu'aujourd'hui s'arrête à la place Syntagma (Source : ΚΟΝΤΑΡΓΥΡΗΣ, Δ., ΒΕΝΤΟΥΡΑΚΗΣ, Α., ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ, Γ., *Οδός Σταδίου από την παρακμή στην ελπίδα : το πρόβλημα και η προοπτική*, Αθήνα : Γιώργος Τριανταφύλλου & Συνεργάτες, 2013

L'argument principal de la proposition est que la piétonnisation empêchera le déclin du commerce sur la rue *Stadiou* et mettra en valeur son riche héritage architectural. En 2013, 70 % des entreprises situées aux rez-de-chaussée de la rue *Stadiou* à fermé, et il y a une absence d'activités de toute sorte ; très peu de voitures circulent dans la rue pendant la nuit, il n'y a pratiquement pas de passants, la grande majorité des vitrines sont abandonnées et les étages de bureaux ne sont pas occupés. À ce délaissement fonctionnel s'ajoute un délaissement esthétique[2445]. Les architectes qui sont en faveur de la piétonnisation de la rue *Stadiou* contestent la politique officielle qui vise de grands projets pour le centre de la ville, ils dénoncent comme non légitime la décision des autorités de renforcer le rôle de *Panepistimiou* en tant qu'axe du pouvoir au lieu de *sauver* la rue *Stadiou* qui participe activement à la vie commerciale du centre. Un des plus forts arguments de l'équipe repose sur le fait que la piétonnisation de cette dernière n'exige aucun changement du système des déplacements, rendant ainsi le projet plus *modeste* et tout à fait réalisable dans le contexte économique de l'époque[2446] .

[2444] ΚΟΝΤΑΡΓΥΡΗΣ, Δ., ΒΕΝΤΟΥΡΑΚΗΣ, Α., ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ, Γ., *Οδός Σταδίου από την παρακμή στην ελπίδα. Το πρόβλημα και η προοπτική*, Αθήνα : Γιώργος Τριανταφύλλου & Συνεργάτες, 2013
[2445] *Ibid.*
[2446] ΣΤΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗ, Λ., « Πρόταση για την πεζοδρόμηση της Σταδίου », *Η Αυγή*, 27 Φεβρουαρίου 2014

7.4 Quel pas pour la marche ? Vers une stérilisation des espaces publics ?

7.4.1 Aménager les lieux publics : procédure routinière ou champ créatifs ?

Au-delà des idées relatives aux grands projets présentés au cours de cette période, les autorités sont assez réservées en ce qui concerne l'aménagement des voies à l'échelle des quartiers (Figure 10), car, en réalité, les services techniques n'ont ni les fonds, ni le temps d'affronter avec réussite les procédures longues et complexes dont liées aux projets d'aménagement.

La majorité des projets de piétonnisation débutaient autrefois suite à une requête des habitants. Après les années 2000, la Ville décline leurs nouvelles demandes pour l'aménagement des petites rues dans les quartiers et s'occupe surtout de projets à plus grande échelle (intégrés dans des programmes globaux pour la ville) ainsi que de la clôture des anciens projets qui ne sont pas encore achevés. Les requêtes des habitants s'adressent encore aujourd'hui au bureau du maire qui les transfère à la *Direction du Plan de la Ville* pour étudier la faisabilité, ou non, de la piétonnisation en consultant le plan local d'urbanisme. La Direction est obligée d'avoir l'accord du conseil municipal et de tout autre acteur public susceptible d'être concerné par la piétonnisation avant de procéder à la modification du plan local. Après la rédaction du rapport technique [*techniki ekthesi*], le maire décide de l'intégration, ou non, du projet dans un programme de financement et demande aux services techniques la rédaction de l'étude d'aménagement [*meleti*]. Celle-ci comporte trois phases : architecturale, paysagère et d'ingénierie. Suite à la fin de l'étude, le service technique (qui dans la plupart des cas est la Direction des espaces publics de la Ville) l'envoie au Comité de qualité de vie[2447] [*Epitropi poiotitas zois*] qui contrôle la conformité du dossier avant de l'envoyer au Conseil municipal afin d'être approuvée[2448].

Le plus souvent les études sont menées au sein des services techniques des municipalités, tandis que la réalisation d'un projet est confiée aux sous-traitants externes [*ergolavoi*]. Même si le processus des travaux publics ne nous concerne pas directement ici, il est en grande partie décisif pour l'image finale des espaces publics. Historiquement, les travaux publics relèvent davantage de la responsabilité des techniciens experts et moins de celle des scientifiques[2449]. Depuis le décret présidentiel 609 de 1985, la phase de l'étude s'est réduite seulement à une partie au sein du processus général d'aménagement d'un espace public. Les appels d'offre incluent dans le budget d'un projet la phase tant de l'étude que de l'opération. Les entrepreneurs doivent indiquer non seulement le budget général mais aussi s'engager sur les détails techniques des travaux. Ainsi, la conception et l'esthétique d'un projet sont directement liées à l'offre économique sans pouvoir être considérées comme des étapes autonomes au sein d'une analyse scientifique. Jusqu'en 1960, tous les concours architecturaux se réfèrent aux espaces publics ayant une surface très petite et il faut attendre après 1970 pour que l'espace public soit considéré enfin dans son intégralité comme un objet de planification sous la responsabilité de l'État[2450].

Les étapes à suivre au cours d'un projet d'aménagement public sont stipulées par la législation des Travaux publics (*Νομοθεσία Δημορίων Εργων*)[2451]. La première phase, selon la loi 3316/2005, est celle de l'étude [*mele-*

[2447] Entretien avec Giorgos Neofytou
[2448] Cf. Annexe 20, 21, 22
[2449] ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ-ΔΕΣΤΟΥΝΗ, Α., ΝΤΕΤΣΑΒΕΣ, Μ., « Ο ρόλος των αρχιτεκτονικών διαγωνισμών στο σχεδιασμό του δημοσίου χώρου », Επί διπλώματι εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων, Ιούλιος 2012
[2450] Cf. Annexe 23 pour un organigramme du ministère Υ.ΠΕ.Κ.Α., acteur principal des projets portant sur l'aménagement des espaces publics
[2451] Cf. lois 3316/2005 et 3669/2008

ti] ; l'autorité légitime (la ville ou l'État) choisit une des procédures de passation[2452]. Ensuite, un Comité de gestion du concours est créé pour faire le lancement des appels d'offre en vue de l'étude préliminaire [*prokatarktiki meleti*][2453]. La deuxième phase est celle de sa réalisation [*kataskevi*] et elle est régie par la loi 3669/2008. Les entreprises sont choisies suite à un appel d'offre et le ministère est responsable de publier les tarifs uniques pour les travaux.

Les services de la Ville, débordés par le poids de leur travail, tentent de recourir de plus en plus à des collaborations externes afin de rendre le processus d'aménagement plus flexible au niveau du temps et moins exigeant en matière de compétences :

> *Dans la phase de l'étude d'une rue ou d'une place la loi 3316/2005 prévoit aussi la possibilité de commander des études à des tiers sous forme de concours. Nous pouvons rédiger une étude en embauchant un consultant externe d'un cabinet d'architectes. Nous faisons cela surtout pour des études bioclimatiques car nous n'avons pas les compétences et surtout le temps pour faire des formations […] aujourd'hui, nous sommes peu nombreux à travailler dans la Direction… de toute façon tout le monde part à la retraite […] mais il y a aussi la possibilité de faire un don pour une étude relative à l'aménagement d'un lieu… ce fut le cas de la Fondation du musée Goulandri qui s'est proposée volontaire pour faire l'étude et les travaux sur l'aménagement du parvis et sur l'entretien à vie de la placette à l'extérieur de leur édifice.* [Giorgos Neofytou_APu]

Toutefois, lorsque des particuliers font des dons pour des études, la législation prévoit la publication de celles-ci et leur soumission au contrôle public afin d'éviter que des individus ou des sociétés privées ne promeuvent un projet dans leur propre intérêt en visant une hausse importante du prix du foncier :

> *Car lorsqu'on nous donne gratuitement une étude, ce n'est pas toujours guidé par de bonnes intentions. C'est à dire qu'il y a des intérêts énormes et l'aménagement d'une placette peut être envisagé comme un moyen pour valoriser l'ensemble du quartier ou certains bâtiments […] vous comprenez, il faut un contrôle public. Dans le cas du projet de piétonnisation de la rue Panepistimiou, l'étude était un don de la Fondation Onassis mais l'opération était financée par des fonds publics et européens, et les travaux allaient être effectués par la société Attiko Metro. Ce que je veux dire, c'est que la plupart des travaux se font aujourd'hui à travers des prestations. Ni le ministère, ni la Ville n'effectuent l'aspect opérationnel car ils n'ont plus les équipes techniques qu'ils avaient avant. La Ville conserve un personnel restreint, uniquement pour l'entretien des espaces publics […] ils changent des dalles, ils mettent des poteaux, rien d'autre.* [Giorgos Neofytou_AP]

Suite à l'approbation d'une étude, la deuxième phase de réalisation du projet commence. À partir des années 90, la Ville fait appel à des prestataires externes, tandis qu'avant, l'exécution des projets était effectuée par des équipes techniques de la municipalité. Toutefois, une grande partie des projets de ces dernières années est géré par la SUEAA qui préfère – pour des questions de calendrier et de flexibilité – les assigner directement à des prestataires externes. En outre, la Ville est obligée de suivre des procédures qui prennent plus de temps et qui sont plus complexes, et elle doit y veiller davantage car c'est elle qui est responsable à vie de l'entretien des lieux publics. Le grand nombre de justifications requises à chaque étape du projet, fait que *l'arbre cache la forêt,* et que les employés ont en réalité très peu de temps pour s'occuper de la phase de la conception.

[2452] Ανοικτή διαδικασία, κλειστή διαδικασία, συμφωνία πλαίσιο, ανάθεση με διαπραγμάτευση, διαγωνισμός μελετών και απευθείας ανάθεση σε πτυχιούχο μελτετη

[2453] L'étude finale est attribuée suite au lancement d'un appel fermé ou ouvert, et la décision de l'autorité sur la base du budget et la perfection technique des offres

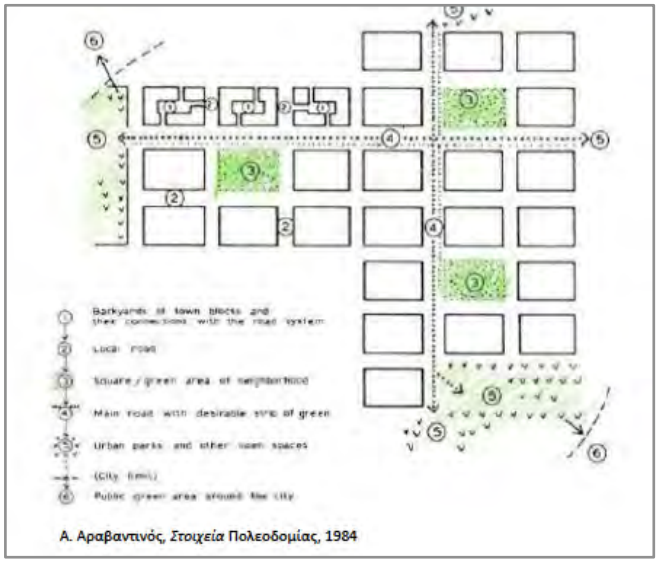


Figure 10 : Carte représentant le scénario de liaison des voies piétonnes dans la ville avec des espaces verts à l'echelle du quartier (Source : ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α., Στοιχεία Πολεοδομίας, Αθήνα : Ε.Μ.Π., 1984)

> *C'est nous qui faisons un travail colossal de hiérarchisation et de synthèse des données, mais nous n'avons pas de vrai pouvoir à la fin… Le Comité de la qualité de vie est l'organe qui décide du démarrage ou non de chaque projet concernant les espaces publics. Il a été créé suite à la réforme territoriale et il est composé de conseillers municipaux de toutes les fractions politiques. Notre étude sur l'aménagement d'un espace leur est envoyée et c'est eux qui proposent au Conseil municipal son approbation ou non. À la fin, c'est le Comité, et non pas le Conseil municipal, qui fait le tri le plus important de ce qui vaut la peine d'être réalisé… mais là encore, si l'étude propose l'élargissement des trottoirs et donc une diminution de l'asphalte, par exemple, nous dépendons de l'accord de la région… celle-ci n'intervient pas sur l'aspect morphologique des projets…sur l'esthétique … c'est nous, le Conseil municipal, et si nécessaire le Conseil central d'architecture, qui prenons toutes les décisions d'un point de vue morphologique et esthétique.* [Giorgos Neofytou_APu]

Si l'étude n'est pas réalisée au sein des services techniques de la Ville, il existe trois possibilités sur le choix d'un prestataire : le concours (loi 3316/2005), l'embauche d'un expert externe ou la donation d'une étude. En ce qui concerne *Panepistimiou*, il s'agit d'un cas à part. L'étude fut financée par une institution privée (la Fondation Onassis) et la réalisation du projet est octroyée à la société semi-publique et semi-privée, *Attiko Metro.* Les services techniques préfèrent le plus souvent faire appel à des bureaux d'études externes surtout pour des questions de coût et de temps :

> *Il nous arrive très souvent d'avoir besoin d'embaucher des bureaux d'études externes pour un projet. Par exemple pour des études bioclimatiques des espaces publics nous n'avons ni les connaissances, ni le personnel requis. […] lorsqu'un individu ou une institution font une donation d'une étude à la municipalité, nous sommes obligés de la publier pour avoir des réactions ou des oppositions et tout cela prend énormément de temps… vous comprenez… nous sommes un peu coincés.* [Giorgos Neofytou_APu]

Les services techniques de la municipalité sont aussi responsables de rédiger les documents relatifs à l'appel d'offre [*teychi dimopratisis*] dans lesquels ils décrivent le projet, les cahiers des charges et l'évaluation des matériaux nécessaires. Le prestataire (l'offre retenue) est responsable de l'entretien du projet pendant quinze mois après sa livraison et le personnel des services techniques de tout accident ou dysfonctionnement dans l'espace public au cours des travaux. La maîtrise d'ouvrage est en réalité séparée de la maîtrise d'œuvre. La première est effectuée par les services techniques, tandis que la deuxième par des entreprises privées. Il est ainsi difficile pour

la Ville de contrôler réellement la qualité des constructions et les finissements des nombreux détails dans l'espace public :

> *S'il y a un accident dans une rue à cause d'un trou ou d'un mauvais entretien, les citoyens portent plainte au personnel responsable du service technique, au directeur, le plus souvent, ou aux ingénieurs superviseurs... oui, parce que pendant l'exécution des travaux par une entreprise, la Ville est obligée d'envoyer un ingénieur pour les surveiller... mais bon, cela ne se fait pas dans les meilleures conditions... les défaillances des projets… c'est une chose qui arrive assez souvent... nous n'arrivons pas à être informés sur chaque petit détail de la voie et nous nous sommes trouvés ainsi face à des procédures juridiques qui consomment du temps et qui rendent, certes, plus complexe la poursuite d'autres travaux au sein du Service.* [Giorgos Neofytou_APu]

Malgré les annonces du Bureau du maire relatives aux projets ambitieux, le manque de fonds publics et le nombre restreint de personnel (il n'y a pas de nouvelles embauches) ne permettent pas aux équipes de la Ville de s'occuper en profondeur des nouveaux projets :

> *Nos préoccupations concernent malheureusement de plus en plus des choses de base... modestes... banales… nous n'avons ni le temps ni le courage d'entreprendre des choses de grande ampleur ou de faire une recherche approfondie autour des besoins de la marche dans l'espace public. La principale question qui nous préoccupe est d'assurer au moins que le piéton puisse effectuer son trajet et cela n'est pas toujours évident… l'espace public subit des vandalismes. Nous dépensons énormément de temps à chercher des alternatives ou de nouveaux matériaux pour éviter la destruction quotidienne des espaces. D'abord, des petits colporteurs volent des éléments du mobilier urbain, notamment les grilles avaloirs, et les vendent à des entrepôts de ferronnerie […] il y a également des cas où le pavé, ou le mobilier urbain, peuvent être utilisés comme un outil de combat ; les manifestations sont quotidiennes […] les marbres de la place Syntagma ont été sérieusement détruits suite aux événements du mouvement des indignés... ces matériaux-là sont irremplaçables, ça nous coûtera une fortune aujourd'hui pour remettre la place à son état initial… et bien sûr il ne faut pas oublier une quatrième source d'abus de l'espace public : le non-respect des règles d'utilisation des voies piétonnes… de larges camions d'alimentation passent au-dessus des pavés qui ne sont pas destinés à supporter de tels poids.* [Elli Papakonstantinou_APu]

Mais ce qui trouble le plus toutes les directions de la Ville, c'est que les employés sont appelés à gérer des projets à *deux vitesses* différentes. D'un côté, ils doivent s'occuper des projets anciens, et d'un autre côté, le paysage du centre historique change jour après jour en raison de nouveaux projets de grande envregure (comme celui de *Panepistimiou*). La Direction du Plan de la Ville se trouve face à des archives gigantesques de procès juridiques non *résolus* et des fonds de cartes non *numérisés*. Certaines voies piétonnes sont à moitié achevées. Il s'agit de voies qui ont été pavées à un certain moment mais qui n'ont jamais été approuvées par décret. Ainsi, même si une rue est transformée en voie piétonne, sur le plan cadastral elle est encore considérée comme une route. En 2010, la Direction du Plan de la Ville fait un effort pour enregistrer ces *dissonances* en actualisant les fonds de cartes numériques et en proposant au Conseil municipal la qualification par décret de presque quatre-vingt voies piétonnes *illégales* ; le dossier n'a jamais été approuvé. Le ministère a suspendu la procédure en invoquant que les fonds de cartes présentés (qui concernent la réalisation de voies piétonnes dans les années 80) doivent être établis de nouveau à partir des systèmes de géolocalisation. Le problème demeure jusqu'à aujourd'hui et pose des problèmes à la progression d'autres projets d'aménagement. En effet, comme le souligne Kaiti Micha :

> *Il est très difficile d'envisager l'aménagement d'un quartier ou même de faire une intervention très locale quand on sait que le cadre réglementaire qui gère une voie spécifique est encore flou... et puis nous en avons assez de recevoir des plaintes de personnes qui sont mécontentes que des voitures se garent sur leur voie piétonne, et d'un autre côté il y a des personnes qui disent – et qui ont raison – que la rue n'est pas officiellement une voie piétonne et donc ils peuvent faire tout ce qu'ils veulent.* [Kaiti Micha_APu]

Pendant la phase de la conception, les services techniques de la Ville, ainsi que les équipes du ministère, se fondent surtout sur leurs connaissances acquises au fil des ans en raison du manque de manuels officiels sur le montage des travaux et sur le choix des matériaux. Des archives de textes *instructifs* écrits à la main par les directeurs ou les chefs de projets de chaque service, permettent aux employés d'aujourd'hui d'accéder à des informations concernant les principes sur la conception au cours des années 80 et 90. Ces principes suivent les normes d'autres pays européens, en particulier de la France et de l'Allemagne. Une grande partie des ingénieurs et des architectes grecs de l'époque a fait ses études dans ces deux pays et les projets français et allemands sont souvent publiés dans des revues techniques grecques[2454]. En 1988, le ministère des Travaux publics publie un catalogue sous le titre *Éléments de mise en forme des espaces ouverts* (*Στοιχεία διαμόρφωσης δημόσιων χώρων*) qui a pour but de rassembler toutes les connaissances techniques et de faire l'inventaire des matériaux traditionnels du paysage grec. Le catalogue présente une typologie très riche concernant le mobilier urbain, les types de planchers et de dallages, des fontaines et des auvents.

Après 1990, les principes sur la conception deviendront beaucoup plus homogènes dans tous les projets et moins *pluralistes*. Les aménageurs préfèrent des solutions simples, en raison de l'usure, afin de diminuer le coût élevé de leur entretien. Ainsi, les parterres fleuris, les pergolas en bois ou les petites fontaines publiques ont tendance à disparaître de l'espace public athénien. Après 2000, les services techniques sont obligés de suivre des instructions imposées par l'Union européenne concernant l'harmonisation du mobilier urbain pour les personnes à mobilité réduite[2455]. L'application correcte de ces *directives* n'est cependant pas assurée, causant ainsi plus de problèmes aux usagers de la rue :

> *Prenez par exemple l'itinéraire réservé aux mals voyants… avec les dalles jaunes, il n'a aucun impact réel […] personne au sein du ministère ou de la Ville ne nous a interrogés avant la mise en place d'un élément si important pour l'image et le fonctionnement des trottoirs. Je suis désolée de le dire, mais il y a de très nombreux itinéraires qui sont interrompus par des kiosques, des bancs publics, des colonnes de signalisation, des voitures stationnées illégalement sur le trottoir, des impuretés d'animaux… c'est la règle et pas l'exception… pour nous, le problème majeur n'est pas comment marcher sur le trottoir – une fois qu'on y est – nous gérons nos pas, mais le vrai problème est la traversée de la rue, comment arriver aux trottoirs, comment trouver notre chemin… il existe très peu de feux rouges sonores et les passages pour piétons ne sont pas respectés… vous voyez, nous sommes toujours obligés de faire des manœuvres entre les motos et, même quand on arrive de l'autre côté de la rue, nous nous heurtons à une voiture stationnée exactement où se trouve le passage.* [Dora Fardela_AH]

Il faut attendre le rapport *Dessiner pour tous* (*Σχεδιάζοντας για όλους*), publié en 1997, par le ministère de l'Environnement, pour que les dimensions requises pour le mouvement pédestre soient clairement définies. Le rapport donne certaines instructions par rapport à l'aménagement rigoureux du trottoir qui est divisé en une zone de mouvement et en une zone de marquage et d'installation de potelés de sécurité. Le texte introduit aussi un concept plutôt révolutionnaire pour le contexte grec, celui de la diminution de l'asphalte au profit des trottoirs : *Pour créer une zone de mobilier urbain sans augmenter la largeur du trottoir, l'on peut, à certains endroits, rendre une partie de l'espace de stationnement des véhicules au trottoir*[2456]. Toutefois, les aménageurs des services techniques tentent d'approcher l'espace public d'une manière de plus en plus *rationnelle*. Suite à une époque de très grande créativité pendant les années 80, le secteur public passera à une période où ses actions

[2454] ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., « Νέαι μεταρρυθμίσεις της εδαφικής πολιτικής εις το γαλλικόν δίκαιον της πολεοδομίας », *Τεχνικά Χρονικά*, 1978, τεύχ.8 , pp. 116-118. Cf. aussi ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., « Η πολεοδομική ανανέωση - ανάπλαση : κατά το γαλλικό και γερμανικό δίκαιο της πολεοδομίας », *Τεχνικά Χρονικά*, 1977, τεύχ.12 , pp. 38-44
[2455] ΛΕΒΕΝΤΗ, Α., Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., *Σχεδιάζοντας για όλους*, *op.cit.*
[2456] *Ibid.*

seront plutôt *préventives*. L'objectif est ainsi de trouver des solutions réalisables et économiques et non des solutions *créatives* ou *innovantes*.

> *La vie, même dans les places publiques, a considérablement changé […] tout ce que nous faisions il y a vingt ans semble aujourd'hui caduque. Les enfants n'utilisent plus les pilotis ou la rue en bas de l'immeuble pour jouer… la grande différence c'est qu'avant nous préférions morceler l'espace en plusieurs petits coins et terrasses, créer des parterres fleuris et gazonnés... nous pensions que l'espace accueillant le piéton devait avoir plusieurs nivellements... on pensait pouvoir transférer l'ambiance de notre salon à l'extérieur... mais cela n'est certes pas possible … c'était la mode de l'époque d'imaginer l'espace public plein de petits nids... nous pensons que le cloisement physique pouvait donner un sentiment de sécurité ou offrir l'occasion de s'approprier l'espace... mais au fil des ans, ces lieux sont occupés par des sans-abri ou des drogués, ces petits coins que nous avons si soigneusement dessinés sont devenus des espaces sombres et parfois dangereux […] aujourd'hui, nous sommes convaincus que les espaces publics doivent être ouverts et lumineux... prêts à accueillir le jeu, mais permettre aussi le mouvement des masses.* [Vagia Touri_APu]

Le choix des matériaux constitue une autre source de contraintes au sein des services. Les bureaux d'études privés choisissent souvent des matériaux plus beaux dont le réapprovisionnement est cependant difficile. De leur côté, les services techniques de la Ville utilisent des matériaux plus modestes qu'ils connaissent déjà et dont la résistance est testée au fil des ans. La Ville exige parfois aux prestataires de prévoir un stock de matériaux pour dix ans, mais cela est rarement possible.

Un autre problème qui accroît le retard, c'est le manque de formation des fonctionnaires face à l'ambiguïté de certaines lois. Les architectes chargés d'études de piétonnisation ou d'aménagement des espaces publics ne connaissent pas avec certitude les marges de leur droit d'action ou la réglementation exacte appliquée à leurs projets. Selon Eyaggelia Krali, architecte et chef de projet à la *Direction des espaces publics – Département d'Études urbaines* (Διεύθυνση Κοινοχρήστων Χώρων – Τμήμα Μελετών) –, le nouveau Code de la construction introduit la notion de *voie de circulation douce* mais sans préciser ses différences en ce qui concerne le terme *voie piétonne* qui a été *traditionnellement* utilisé :

> *Car selon leur définition, les voies de circulation douce n'exigent pas du tout la modification du plan local de la Ville… il ne s'agit pas d'interventions lourdes sur la chaussée, mais en même temps la voie à circulation douce n'est pas la même chose qu'un simple élargissement des trottoirs… sur toutes ces questions, la nouvelle loi n'est pas claire… c'est pareil pour les pistes cyclables, il n'y a aucune définition précise dans la réglementation… théoriquement, les pistes cyclables peuvent être créées d'après la loi sur les voies de circulation douce, mais en même temps le ministère prévoit des pistes cyclables aussi sur les voies piétonnes, ce qui est illégal au regard de la loi qui permet que le passage pour piétons… vous me dites que tout ça ce sont des détails, mais non… je crains que tous ces détails posent énormément de problèmes de sécurité […] imaginons qu'un cycliste a un accident sur une voie piétonne… qui est le responsable ? Le cycliste qui ne devrait pas passer par là, ou la municipalité qui n'a pas prévu des zones adéquates pour son trajet ?* [Evagelia Krali_APu]

Après 2004, l'Union européenne impose des consignes très strictes sur l'aménagement des espaces publics dans un cadre de procédures au sein des États membres. Les employés de la Ville regrettent que leur travail quotidien soit devenu assez stressant à cause, d'une part, des amendes infligées lorsque les dossiers prennent du retard, et d'autre part, des procédures des tribunaux qui prennent beaucoup de temps. Parallèlement, les habitants sont beaucoup plus informés et portent plainte sans hésiter face à chaque problème qu'ils rencontrent dans l'espace commun. Les services techniques adoptent une position beaucoup plus *défensive* en ce qui concerne l'acquisition de nouveaux espaces publics afin d'assurer l'entretien de ceux qui appartiennent déjà à la Ville et au lieu de chercher à acheter de nouvelles parcelles. L'administration locale semble perdre de son autorité face à l'intervention dans les espaces publics, cela qui se ressent surtout dans les quartiers, après 1990 :

Cela avait du sens… autrefois, toute la procédure – de la conception à la réalisation – était centralisée au sein des services techniques de la municipalité… vous voyez, il y avait un certain relâchement en ce qui concerne le cadastre de la Ville… nous avions plusieurs îlots abandonnés que personne ne revendiquait… et là, la Municipalité agissait de manière très audacieuse en se fondant sur le fait que la terre appartient d'abord et avant tout au public […] les équipes de la municipalité s'appropriaient ces terrains en aménageant des placettes et des petits jardins du quartier sous la direction des ingénieurs du Service […] aujourd'hui, nous sommes paralysés car il n'y a pas d'équipes de techniciens internes… il n'y pas la même implication face au terrain de notre intervention […] au contraire, nous avons beaucoup plus de contraintes – comment assurer l'approvisionnement durable en eau pour chaque espace vert que nous proposons […] bien sûr, la mode évolue… aujourd'hui, les arbres sont très à la mode… mais bon… nous ne les plantons pas souvent… nous ne pouvons utiliser que de grandes masses d'arbustes… c'est parfois plus simple. [Anna Skiada_APu]

Au même moment où l'État annonce des projets visionnaires pour la capitale et pour le centre, la Ville dénonce qu'elle n'arrive même pas à assurer le minimum de qualité requis pour les trottoirs qui représentent cependant l'espace public le plus intensivement utilisé et qui reflètent une négligence au niveau de la conception et surtout de l'aspect technique. L'aménagement des trottoirs est encore envisagé comme une obligation, une chose à assurer dans l'espace municipal : *Qui dépense trois minutes pour imaginer vraiment comment le piéton se meut dans l'espace réellement.* Il n'existe aucune réflexion réelle sur la transition des pas du piéton entre les différentes surfaces de la voie. En 2000, un *guide de piétonnisation* (*Οδηγός Πεζοδρόμησης*) est publié dans le but de décrire clairement les différents stades entre l'étude et la réalisation du projet afin *d'aider l'administration locale dans les procédures de création des voies piétonnes autour des écoles*[2457]. Mais au-delà de la procédure d'aménagement, l'esthétique et les principes pour dessiner les espaces publics n'ont pas réellement changé au fil des ans. Dans le cas du projet de réaménagement de la place *Syntagma* en 2003, les aménageurs procèdent au revêtement du sol, au remplacement du mobilier urbain, à l'insertion de fontaines d'eau et au réaménagement de la circulation autour de la place. Aucun véritable changement ne s'effectue pas par rapport aux trajets des piétons. La Direction du Plan de la Ville exalte la faisabilité de l'étude (de la place Syntagma) devant le Conseil municipal en soulignant que celle-ci n'influence pas la circulation des véhicules : *Après avoir pris en compte que l'espace attribué aux piétons s'élargit sans avoir un impact particulier sur la circulation des voitures*[2458].

Malgré que les trottoirs soient théoriquement aménagés pour respecter les personnes à mobilité réduite, leur surface présente plusieurs malfaçons qui rendent le mouvement de tous très contraignant. Ces malfaçons sont le résultat des travaux pour les VRD (Voirie – Réseaux divers) et du manque de coordination entre les services d'entretien. Des puits mal posés ou faisant défaut, des dalles cassées, des bancs mal placés, des poteaux mal installés et des boîtes d'électricité font de la trajectoire des piétons une entreprise dangereuse et presque impossible. La SUEAA a essayé de promouvoir un dialogue – au sein des services techniques – afin de se mettre d'accord sur la cohérence de l'esthétique des signalisations, mais cet effort n'a pas donné les fruits escomptés. Un rapport publié par le médiateur (*Συνήγορος του Πολίτη*) en 2006, est représentatif de l'ampleur du problème. L'étroitesse des rues et les voitures stationnées empêchent la visibilité tant des conducteurs que des piétons. L'absence de contrôle (sur le stationnement illégal, le respect des panneaux…) est le facteur majeur de reproduction du cercle vicieux de l'illégalité. Les habitants n'ont pas l'intention de se soumettre à un contexte où l'abus et

[2457] E.E.T.A.A., *Οδηγός πεζοδρόμησης*, Αθήνα : E.E.T.A.A., 2000
[2458] ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ, *Μελέτη διαμόρφωσης Πλατείας Συντάγματος*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, Μαΐος 2003

le non-respect prédominent. Les extensions illégales sur les trottoirs (étalages, balcons, tentes, rampes…) transforment le mouvement du piéton en une épreuve quotidienne.

Le législateur dote les autorités publiques de certains pouvoirs (de régulation ou d'intervention) leur permettant d'obtenir des espaces publics. Les projets de piétonnisation sont le plus souvent des travaux d'une longue durée. Pour comprendre la continuité d'un seul projet il faut compléter un *puzzle* de succession de pouvoirs et de procédures imbriquées au fil des ans. Certains employés travaillent sur des projets qui sont initiés par d'autres. Dans la majorité des cas, les archives des projets de piétonnisation des années 80 sont soit inaccessibles (elles sont dans les caves des services techniques) soit uniquement accessibles sous forme de papier. Les projets importants sont archivés sous une forme numérique mais cela ne concerne pas la majorité de ceux qui sont menés au sein de la Ville :

> *Je pense que l'organisation du matériel est prioritaire, il est urgent d'archiver et de numériser des tas et des tas de projets mais aussi de prendre certaines décisions. Il y a des études qui sont encore paralysées pendant toutes ces années. Un exemple, c' est l'annulation au dernier moment d'une étude colossale de qualification par décret des nombreuses voies piétonnes dans le centre d'Athènes, sous prétexte que les cartes n'ont pas été faites conformément au système SIG […] un autre problème majeur est le transfert des documents d'un service à un autre. Pour une piétonnisation au sein du centre historique il nous faut l'autorisation d'OASA, du Comité de la qualité de vie, du Conseil de l'arrondissement et même de la police […] pour nous c'est très difficile car, en dix ans, le ministère a changé sa structure mille fois, les lois de construction changent aussi tout le temps et la Ville a également modifié sa structure interne, là où nous étions habitués à ce qu'un service soit responsable de quelque chose, maintenant il faut chercher de nouveau à trouver qui fait quoi.* [Kaiti Micha_APu]

Les acteurs sollicités au sein de la Ville expriment leur mécontentement face à la mauvaise coordination des services et des organismes publics responsables de l'aménagement des espaces publics :

> *Imaginez qu'à Athènes sont concentrés tous les ministères et tout l'appareil de l'État, ce qui aggrave les choses, nous ne savons pas comment organiser les affaires et l'un fait le travail de l'autre au sein des ministères et de l'administration locale […] la police n'est pas contrôlée par la Ville. Pourtant tous les problèmes qu'elle gère sont des problèmes de la ville, la criminalité dans les rues, les activités qui sont permises sur les voies piétonnes… mais la police municipale n'a pas de vraies compétences… ces gens-là surveillent surtout le stationnement illégal.* [Vasilios Vavakos_APu]

Un grand nombre d'études se trouve dans les placards du ministère auxquels les fonctionnaires de la Ville n'ont pas facilement accès et les chercheurs ont aussi du mal à consulter les archives datant d'avant 1990. Cela décourage le monitorat des projets au fil des ans. Les architectes de la Ville souhaitant mettre à jour un projet ou faire le réaménagement d'un lieu, sont ainsi obligés de passer énormément de temps à recueillir des informations dispersées sans pouvoir toujours trouver les textes et les schémas concernant la phase conceptuelle du projet :

> *Auparavant, il y avait la Direction d'architecture qui était responsable de la conception des projets. Or, ce service va bientôt être éliminé car il n'est ni possible, ni logique qu'un ministère arrive à faire des études à cette échelle-là… c'est un résidu du passé. Quand j'ai occupé ce poste en 1980, le ministère avait beaucoup de personnel. Il y avait des embauches chaque année car au niveau de la planification territoriale et locale le pays présentait d'énormes lacunes. Nous n'avions ni des plans, ni des fonds de cartes, ni des rapports sur lesquels nous baser pour faire nos démarches. Tout cela, il ne faut pas l'oublier, commence après 1983… le ministère a rédigé plus de cinq cents plans locaux d'urbanisme et environ cinq cents études urbaines pour l'aménagement local. Cependant, cela a eu un effet boomerang car nous avons produit tout d'un coup une masse de dossiers et de documents que nous n'avons pas pu contrôler par la suite […] cette base n'était pas nécessairement correcte non plus car les plans cadastraux n'étaient pas géo-référencés.*

Nous devions réviser des études déjà achevées… passer tous ces fonds de cartes en SIG… et ce décalage n'a jamais pu être rattrapé. [Amalia Koudouni_ APu]

Enfin, une véritable source de contrainte provient du chevauchement des compétences de la Ville et du ministère. Tout d'abord, la trame viaire n'est pas gérée par une seule autorité : toutes les rues faisant partie du réseau principal des voies (*Βασικο Οδικο Δικτυο*) relèvent de la responsabilité du ministère et toutes les autres voies de celle de la Ville. Cela pose de très grands problèmes lorsqu'une rue locale croise une artère principale car l'espace n'est pas pensé dans son ensemble puisque chaque service s'occupe strictement de l'espace qui se trouve dans les limites de ses compétences. La Ville est aussi responsable de l'aménagement des voies piétonnes et des rues qui sont indiquées sur les plans officiels approuvés mais qui ne sont pas encore percées. Dès lors, les retards se produisent pour deux raisons : la Ville doit non seulement surmonter les problèmes de coordination au sein de ses structures, mais aussi avec celles du ministère.

Mais avant que nous ne commencions à rédiger une étude sur la forme de la rue, il faut passer par d'autres étapes. Il faut que le processus d'expropriation soit fini et que l'étude actuarielle soit prête pour pouvoir commencer à penser l'espace, et la première chose que nous faisons, c'est une étude sur le nivellement du sol. Ensuite, nous procédons à la rédaction de l'étude. Autrefois, il y avait un Département d'études et un Département des travaux mais, avec la nouvelle structure de la Ville, il existe aujourd'hui un Département responsable pour la voirie carrossable et un autre pour les espaces publics. [*Giorgos Neofytou_AP*]

La complexité de la coordination des acteurs *traditionnels* s'occupant de l'aménagement s'accroît avec l'apparition de nouveaux organismes. Deux tendances parallèles se présentent : d'un côté, il y a une volonté de centraliser les procédures et de débarrasser le public du poids du financement des projets ; d'un autre côté, l'octroi des phases de conception à de nouveaux acteurs, crée des visions et des objectifs très ambitieux ou monumentaux qui s'éloignent de l'échelle des problèmes quotidiens de l'espace public. En d'autres termes, les grandes structures qui ont la capacité de payer et de visualiser l'espace public s'occupent des projets monumentaux qui ont un impact sur la métropole, mais ils ne sont pas prêts à s'impliquer dans le besoin d'effectuer de petits aménagements locaux dans les quartiers.

7.4.2 L'ivresse de l'image : l'espace piéton comme accélérateur de la régénération urbaine ?

L'aménagement des espaces publics oscille donc entre deux *réalités* contradictoires. D'une part, celle présentant des lacunes considérables en matière de financements, de retards et de mauvais fonctionnement des structures responsables, et d'autre part, celle des enjeux pressants qui redéfinissent le rôle des espaces publics dans l'image et la fonction du centre-ville. Selon Tim Hall nous ne pouvons pas parler d'une *image* mais plutôt *d'images*[2459] de la ville, car ce que nous percevons comme *image* unique d'un lieu est l'impression que celui-ci communique. Une image n'est ni *bonne* ni *mauvaise* en soi, la caractérisation d'un espace dépend de l'interprétation des signes que notre rétine oculaire reçoit. Toutefois, cette interprétation ne se réalise que dans un contexte historique, économique et social spécifique. Le *vide* de l'industrie dans les centres est de plus en plus rempli par d'autres fonctions[2460] ; si les grandes cheminées des usines étaient un symbole de prospérité de la ville européenne d'antan, aujourd'hui, ce rôle est attribué aux espaces ludiques, idylliques, durables et dépaysants d'une métropole. Les villes cherchent à forger – à travers leurs espaces publics – des images distinctes pour mieux communiquer leur

[2459] HALL, T., *Urban geography,* London : Routledge, 1998 et notamment pp. 215-217
[2460] BOYER, M., « The return of the aesthetics to city planning », In D. Crow (eds.), *Philosophical streets. New approaches to urbanism* Washington DC : Maisonneuve Press, 1990, pp. 93-112

identité. Selon Hall, l'enjeu des politiques publiques n'est pas seulement le développement économique des villes, mais aussi leur promotion faisant émerger les centres urbains en tant que polarités culturelles[2461]. Les investissements privés ne cherchent pas tellement dans les centres-villes leur centralité physique, mais leur centralité symbolique.

Le débat sur le rajeunissement de *l'image* de la ville commence concrètement à Athènes pendant la période des Jeux olympiques et il est notamment alimenté par une partie de la Presse. L'image envisagée pour la capitale est sculptée par les visions des acteurs publics et les intérêts privés, et elle est principalement fondée sur l'idée[2462] d'un centre-ville restitué aux piétons. La nostalgie de la ville du début du XX^{e} siècle, avec ses promenades, ses lieux insolites, ses rythmes lents et le petit commerce de la rue imprègne les visions d'un certain nombre d'hommes politiques et de professionnels.

Les Jeux olympiques réussissent à changer l'image d'Athènes mais surtout dans sa périphérie et non pas dans le centre. Cette image rêvée a été finalement tissée loin de la réalité des espaces publics de la ville[2463]. Nombreux étaient ceux qui parlaient d'une opportunité unique pour la renaissance de la capitale, néanmoins le paysage qui fut finalement créé n'était pas celui qui avait été *annoncé* par les autorités au départ. Les grands travaux effectués dans la métropole ont été justifiés comme étant nécessaires pour la *modernisation* de la ville. Toutefois, la définition de ce que les autorités entendent par moderne et le lien d'un tel objectif aux besoins sociaux, ont été mis à l'écart.

Des questions fondamentales comme la privatisation des espaces publics, le manque d'une échelle de proximité et le cloisonnement social des lieux, ont été négligés par les politiques centrales. Après 2004, Athènes est dotée de deux visages : l'un soigné, uni et attractif, et l'autre misérable, abandonné et vieilli. L'image joyeuse d'Athènes liée à la fête, au temps libre, aux loisirs et à la splendeur historique est particulièrement mise en avant et l'aménagement des espaces publics est utilisé –comme bien d'autre cas dans le contexte européen[2464]– comme le moyen principal pour révéler cette nouvelle image. La *correction* ou l'*amélioration* de l'image du centre commencera par l'effort de *corriger* l'image des espaces publics dont la valeur touristique, esthétique et historique sera mise en exergue[2465]. Les Jeux oplympiques marqueront le début d'une ère où l'image de l'espace public n'est pas le résultat d'actions ayant des objectifs fonctionnels, mais elle existe *a priori* comme un objectif en soi.

En parlant d'image, nous nous trouvons face à l'ambiguïté du terme, nous donnons une image à un lieu en le décrivant et en disant ses caractéristiques. La physionomie d'un lieu se réfère à la manière dont les hommes développent une conscience de celui-ci, et sa description n'est pas seulement *analytique*, mais aussi *analogique* : c'est la relation culturelle que l'habitant a avec le lieu. Les habitants marchent dans la rue en faisant partie de son *image*. En revanche, un groupe d'acteurs peut décider – sur un plan – l'image d'un quartier sans forcément mar-

[2461] HALL,T., *Urban geography*, *op.cit.*
[2462] Une idée que crée la population au cours du temps, à partir des images fragmentées des lieux, des éléments de culture, des sons, des goûts, des habitutes, du climat. Le terme *image d'un lieu*, désigne, dans ce sens là, plutôt la sensation générale qu'un lieu nous donne que l'image réelle de sa morphologie
[2463] ΠΑΓΩΝΗΣ, Τ., « Ο φυσικός σχεδιασμός ως μέσο για την προβολή της πόλης. Η νέα φαντασιακή εικόνα της Αθήνας », *Γεωγραφίες*, Ιούνιος 2004, pp. 105-111
[2464] GRAVARI-BARBAS, M., RIPOLL, F., « Introduction : De l'appropriation à la valorisation, et retour », *Norois*, no. 217, 2010, pp. 7-12
[2465] TAN, R.E., VAN DER HOEVEN, F.D., VAN DER SPEK, S.C, (eds.), *Street-level desires. Discovering the city on foot*, Delft : Department of Urbanism, TU Delft, 2009

cher dans ses rues. Pour qu'une image devienne un vécu, il est nécessaire que les gens se sentent capables de donner des formes et des significations à leur entourage. Qui n'a pas vu une photo d'un lieu quelque part dans le monde en le caractérisant de *beau* ou d'*intéressant* ? Cependant, ces images arrivent rarement à devenir personnelles, c'est-à-dire à impliquer l'émotion. Parler de l'amélioration de l'image d'un lieu, nous conduit alors à parler non seulement de sa physionomie mais aussi de sa vérité et de son identité[2466].

L'identité du lieu – qui est autre que l'image – se base sur l'habituel. Les images quotidiennes ne sont pas une scène mais elles font partie intégrante du langage et de la pensée des hommes[2467]. Si les projets urbains parlent tous d'une image *attractive* d'Athènes, cette attractivité mérite d'être approfondie ; en ce qui concerne le centre historique, elle est liée à l'attractivité économique et touristique. Jusqu'au milieu des années 90, Athènes a échappé à des procédures de forte ségrégation spatiale et sociale car très peu de travaux à grande échelle reconfigurent brutalement l'espace urbain. Cela a conduit à une homogénéité des prix du foncier dans l'ensemble de l'espace urbain, et à la préservation du centre-ville en tant qu'espace d'habitat largement accessible à des couches populaires.

Depuis 1980, l'adoption d'un périmètre administratif désignant le centre historique, déclenche des procédures pour une première polarisation spatiale et sociale ; le centre est vu comme un *bien culturel*. L'utilisation même du terme *centre historique* sous entend l'existence de zones *non-historiques*. L'inégalité entre le centre d'Athènes et la périphérie présente, ces dernières dix années, de nouvelles caractéristiques. Le centre n'acquiert pas seulement une supériorité fonctionnelle (comme auparavant), mais surtout une supériorité symbolique, étant de plus en plus considéré comme un *objet esthétique*[2468] en soi.

Cette mythification du centre historique fut la condition nécessaire pour l'accélération des projets de rénovation urbaine. Après 1970, la capitale grecque ne peut plus rester indifférente face aux changements profonds effectués à l'échelle globale conduisant les villes à essayer mettre en avant leur *singularité* afin de développer leur *capital symbolique*[2469]. Athènes est obligée de se positionner dans la compétitivité entre les villes européennes. Après les programmes de rénovation du bâti des années 70, les autorités ont des visions plus globales et pas toujours spatiales pour la résolution des nombreux problèmes urbains[2470]. La gentrification[2471], présentée en 1968 par Ruth Glass, a conduit à la rénovation du bâti mais elle a engendré aussi la disparition de l'habitat accessible dans des noyaux urbains[2472]. Le déplacement de nouveaux groupes sociaux dans les centres anciens a entraîné l'apparition de modes de vie liés à une consommation sophistiquée en matière de culture. Comme le souligne David Harvey, le capital culturel et les valeurs esthétiques de l'espace urbain se commercialisent de manière parallèle[2473]. Neil Smith parlera analytiquement du concept de *frontière urbaine* pour décrire cette construction

[2466] ΣΤΕΦΑΝΟΥ, Ι., ΣΤΕΦΑΝΟΥ, Ι., *Περιγραφή της εικόνας της πόλης. Τα περιγράμματα, βασικά στοιχεία προσδιορισμού της φυσιογνωμίας των τόπων*, Αθήνα : Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., 1999
[2467] ΜΑΥΡΙΔΟΥ, Μ., « Η νέα πολεοδομία ως κυρίαρχος λόγος και η ελληνική πόλη», *op.cit.*
[2468] ΚΛΟΥΤΣΙΝΙΩΤΗ, Ρ., « Πόλη και πολιτισμός. Η αισθητική της ελληνικής πόλης », In Γ. Σαρηγιάννης, Δ. Οικονόμου, Κ. Σερράος (eds.) *Πόλη και Χωρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα*, Αθήνα : Ε.Μ.Π., Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΣΕΠΟΧ, 2004, pp. 227-234
[2469] GRAVARI-BARBAS, M., JACQUOT, S., « L'événement, outil de légitimation de projets urbains : l'instrumentalisation des espaces et des temporalités événementiels à Lille et Gênes », *Géocarrefour*, vol. 82/3, 2007 [En ligne]
[2470] GULLINO, S., « Urban regeneration and democratisation of information access. City Stat experience in Baltimore », *Journal Environment Management*, vol. 90, no. 6, 2009, pp. 2012-2019
[2471] CARMON, N. « Three generations of urban renewal policies. Analysis and policy implications », *Geoforum*, vol. 30, no. 2, 1999, pp. 145-158
[2472] HAMNETT, C., « Gentrification and residential location theory. A review and assessment », In D. Herbert and R.J Johnston (eds.), *Geography and the urban environment*, New York : Wiley, 1984, pp. 283-320 et notamment p. 284
[2473] HARVEY, D., The condition of post modernity. An enquiry into the origins of cultural change, Oxford : Blackwell, 1992 et notamment pp. 113-118

d'un nouvel imaginaire autour des zones délaissées des villes avant que celles-ci ne s'insèrent dans des procédures de *gentrification*[2474].

Certaines zones aux marges du centre historique d'Athènes présentent – à la fin des années 90 – toutes les conditions nécessaires pour la réalisation d'un tel imaginaire : des bâtiments vides, une concentration de la population immigrante, des loyers bas et une partie considérable de bâti avec une haute valeur architecturale et symbolique. La densité démographique et le besoin de rendre le centre-ville compétitif obligent les autorités à chercher des solutions pour faire face à la dégradation de l'environnement et à la congestion des voies. La procédure de gentrification commence dans certaines zones du centre suite aux actions ciblant l'amélioration de l'environnement et le bannissement de la voiture. Le profil économique de plusieurs rues athéniennes (les exemples de *Plaka* et d'*Ermou* sont les plus représentatifs) change juste après les travaux de piétonnisation et avant même que le bâti ne soit rénové ou que de nouveaux groupes sociaux ne s'installent dans des zones dégradées[2475].

Les rues deviennent plus accueillantes pour les piétons, mais la hausse du prix du foncier oblige une partie des petits commerces à partir. La publication de décrets pour le contrôle des activités *nuisantes* des artisans à *Psiri* et les piétonnisations étendues ouvrent, à la fin des années 90, la porte à des investisseurs privés pour acheter des édifices à des prix très bas et pour profiter de la valeur historique de la zone. Malgré les instructions claires du Schéma directeur de 1985 pour un centre *multifonctionnel*, la vague de projets effectués dans l'espace public, entre 1980 et 2004, changera profondément la multifonctionnalité du centre en créant une image et une composition sociale plus homogène[2476]. Certaines zones présentent nettement des effets de gentrification : les projets de piétonnisation et la floraison des activités nocturnes dans les quartiers de *Gkazi* ou de *Kerameikos*, introduisent de nouveaux modes de vie qui entrent en conflit avec les habitudes des familles autochtones. La pauvreté, la dégradation, la délinquance, les drogues et les sans-abri sont présentés par les *medias* comme des *images* menaçant le caractère du centre historique. En revanche, les investissements immobiliers et les projets ambitieux d'aménagement des espaces publics sont facilement considérés comme des objectifs légitimes.

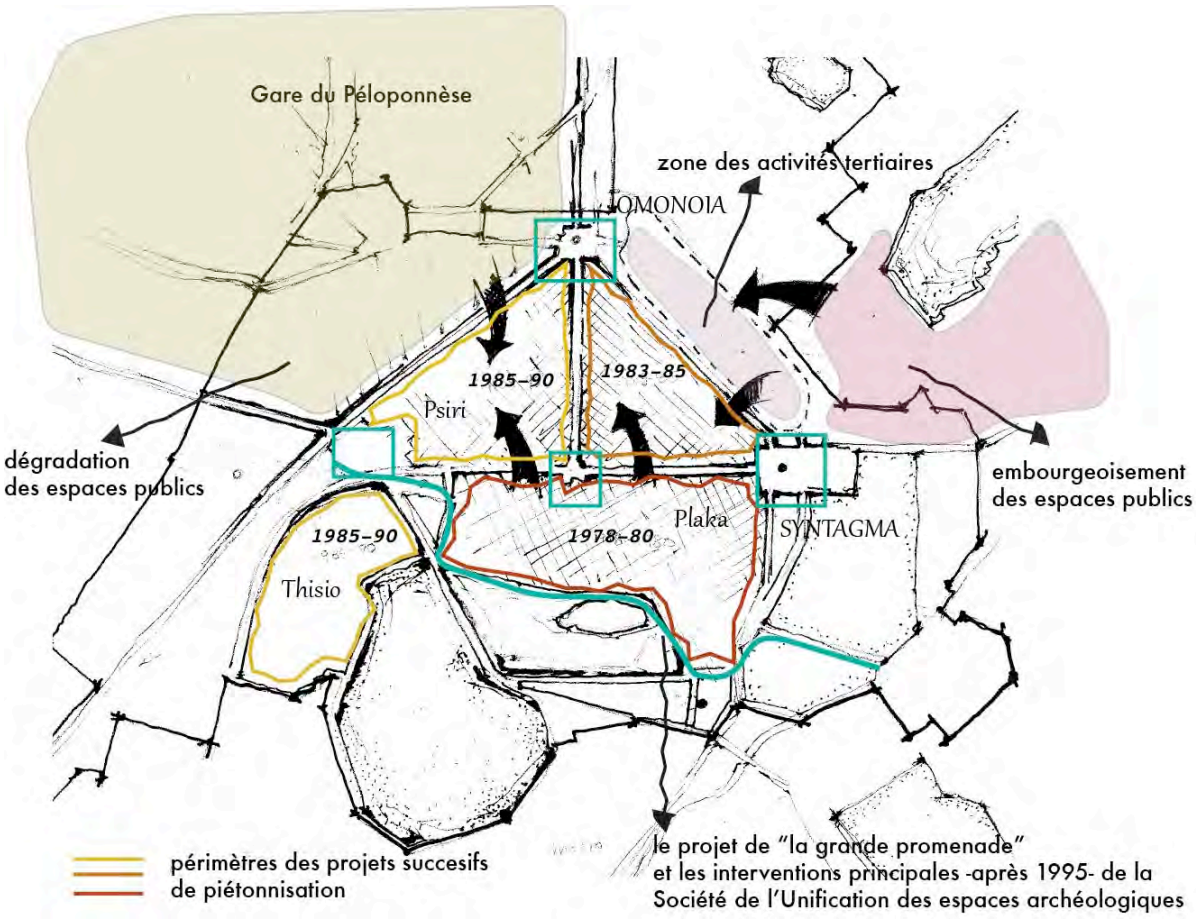
Le changement de la population habitant le centre-ville influence *ex profundis* l'image et la fonction des espaces publics. Le choix des sites pour les grands projets d'aménagement ne se fait pas au hasard. Au-delà du réaménagement des trottoirs et des actions visant à imposer la propreté dans les rues, les grands projets de piétonnisation laissent une empreinte importante dans l'organisation de la trame des espaces publics (Carte 48). La carte de la ville – indiquant un réseau dense de voies piétonnes – masque cependant une *topographie* sociale et comportementale des espaces publics très différente de celle d'antan[2477].

[2474] SMITH, N., The new urban frontier. Gentrification and the revanchist city, New York : Routledge, 1996

[2475] ΑΛΕΞΑΝΔΡΗ, Γ., *Χωρικές και κοινωνικές μεταβολές στο κέντρο της Αθήνας. Η περίπτωση του Μεταξουργείου*, διδακτορική διατριβή, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, 2013

[2476] ΠΟΡΤΑΛΙΟΥ, Ε., « Εξευγενισμός. Κοινωνικός και χωρικές ανακατατάξεις στις σύγχρονες πόλεις », *Διάπλους*, τ. 28, Δεκέμβριος 2008, (http://old.anoihtipoli.gr/arthra)

[2477] ΤΖΑΝΕΤΑΚΟΣ, Π. Λ., « Ο ρυθμιστικός ρόλος του πεζόδρομου στην κοινωνία », *greekarchitects.gr*, 15 Οκτωβρίου 2011. (http://www.greekarchitects.gr/gr/αρχιτεκτονικες-ματιες/ο-ρυθμιστικός-ρόλος-του-πεζόδρομου-στην-κοινωνία-id4710). Ce n'est pas un hasard, soulignera l'auteur, qu'avec la piétonnisation potentielle des rues Patission et Panepistimiou, le quartier d'Exarcheia, caracterisé historiquement comme un quartier de contestation sociale et d'intelligentsia, sera soumis à une pression énorme à cause de la hausse des prix dans des zones limitrophes



Carte 48 : Schéma explicatif des tendances principales exercées sur l'espace du centre historique athénien au cours des années et suite à l'évolution des projets de piétonnisation et d'aménagement (Soucre : schéma créé par l'auteur en se basant sur des informations tirées de l'entretien avec Natasa Remoundou-Triantafylli)

La dégradation continue des zones à l'ouest du centre coïncide avec un intérêt accru de la part de l'État et de la Presse pour la réhabilitation de celles-ci[2478]. Les investissements des capitaux privés pour la rénovation des appartements soutiennent le discours *officiel* au sujet de la dangerosité, de la *décadence* et des *impasses* que présente l'espace public du centre. Ce dernier, est soumis à deux processus de transformation : d'abord, les particuliers investissent de nouveau dans le centre, là où l'État précède avec une mise en valeur des espaces publics. Ensuite, ces zones – qui sont le plus souvent gérées par des cadres réglementaires stricts relatifs au patrimoine historique – sont aménagées en fonction de critères esthétiques strictement imposés *a priori*[2479]. Dans plusieurs cas, les projets d'aménagement sont présentés comme des solutions miracles afin de sauver certains quartiers du centre[2480]. Toutefois, cet intérêt d'investir et de *se soucier* du centre historique, comme le souligne la Conseillère municipale, Eleni Portaliou, concerne surtout une partie de la société ayant un niveau économique et éducatif particulier (entrepreneurs, politiciens et académiciens).

[2478] ΛΙΝΑΡΔΟΥ, Γ., « Παιχνίδια κερδοσκόπων στα γκέτο της Αθήνας », *op.cit.*
[2479] Comme dans le cas où le ministre Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Giorgos Souflias, a tenté de rendre caduque le décret présidentiel – approuvé dans les années 80 – régulant strictement les usages du sol dans le quartier de Plaka et contrôlant l'expansion excessive des commerces et des entreprises de restauration
[2480] Nous nous référons ici à de nombreux articles publiés au cours des années de la crise, en utilisant le terme *sauver* pour nous référer à la question de la dégradation à laquelle certains espaces publics font face

Si *Plaka* fut le premier exemple d'une *gentrification* précoce, d'autres quartiers présentent aujourd'hui des signes d'une transformation intense orientée vers un profil surtout culturel, dont la promotion sera étroitement liée à la promotion de la marche. En effet, la balade entre les magasins sur des voies pittoresques et dans une ambiance d'insouciance et de joie, forme un imaginaire attractif pour les touristes mais aussi pour de nouveaux investisseurs dans l'immobilier[2481].

La répartition des activités culturelles dans le centre est davantage le résultat de procédures isolées à des périodes différentes, que d'un programme orchestré par l'État[2482]. Certaines zones autour d'*Omonoia* et de la rue *Pireos* deviennent la cible des politiques promouvant des activités culturelles. La Municipalité d'Athènes lance en 2010 sa campagne officielle touristique sous le slogan *Breathtaking Athens*[2483]. Une série d'actions privées accroît l'intention de l'État de changer la mauvaise réputation des lieux du centre. Les festivals, comme la Biennale d'Athènes, concentrent un grand nombre de leurs installations dans des quartiers *marginaux*. La résurgence de nouvelles polarités de culture dispersées dans le centre, donne aux autorités une très bonne raison pour justifier la création d'itinéraires pédestres pour relier ces endroits[2484]. Le ministère de l'Environnement finance en 2010, en collaboration avec l'École des Beaux-Arts d'Athènes, des installations artistiques avec des graffitis sur les murs des bâtiments délaissés. L'organisation d'événements culturels et sportifs sera également utilisée comme un *crash test* avant de procéder aux aménagements lourds de certains espaces publics. La fermeture de la rue *Panepistimiou* pendant la *Journée sans Voitures* vise à tisser une image positive[2485] de sa piétonnisation avant même que le projet ne commence. Toute action visant à mettre fin à la pauvreté, à la pollution et à l'encombrement dans les rues, est applaudie par les medias et attire en même temps l'attention des habitants. Un cabinet de graphistes organise tous les deux ans dans le quartier de *Psiri*, trois jours de promenades thématiques sur l'art sous le titre : *Design Walk*. La marche et les parcours pédestres sont de plus en plus liés aux événements que la Ville organise et ils font partie des actions initiées par des groupes d'habitants qui souhaitent mieux connaître la ville.

Au-delà des activités événementielles qui agissent sur la *bonification* de certaines zones du centre, d'autres actions moins *parlantes,* mais aussi importantes, déclenchent le changement dans ces lieux. Deux quartiers d'habitat populaire au cœur de la ville se transforment, après 1990, en lieux *branchés* s'adressant à un nouveau public. Le premier exemple est *Gkazi*, qui doit son nom à l'ancienne usine de gaz se trouvant au croisement entre les rues *Ermou* et *Pireos*. Au début du XX^{e} siècle, cette zone de production attire dans ses alentours des résidences d'ouvriers. En 1967, le quartier est habité par des familles de grecs musulmans de Thrace et, jusqu'en 1990, les rues calmes et délaissées de *Gkazi* ne ressemblent en rien aux rues animées et soignées de Plaka ; pourtant, seulement un kilomètre sépare les deux quartiers. Au début des années 2000, quelques bars fréquentés par des homosexuels sont inaugurés dans les rues autour de l'ancienne usine sur l'extension du pôle de la vie nocturne qui s'est déjà développé le long de la rue *Iera Odos*. L'État a, depuis le début des années 80, exprimé son intention de réhabiliter la zone. La fermeture de l'industrie de gaz en 1984 jettera les fondements pour la transformation du quartier. *Gkazi* est un site très stratégique, c'est d'ailleurs là que le plan Kleanthis-Schaubert pré-

[2481] Comme les projets des quais en face de la Tate Modern à Londres, de la Barceloneta ou des Ramblas à Barcelone
[2482] KARACHALIS, N., DEFFNER, A., « Rethinking The connection between creative clusters and city branding. The cultural axis of piraeus street in Athens », *Quaestiones Geographicae*, vol. 31, no. 4, 2012, pp. 87-97
[2483] La DMO (Destination Marketing Organization) d'Athènes a produit un court-métrage sous le titre *Breathtaking Athens* afin de promouvoir la ville comme destination touristique, (http://www.athensconventionbureau.gr/en/content/breathtaking-athens-film)
[2484] CHARBONNEAU, J.-P., « La ville-mouvement », *Urbanisme*, no. 331, juillet-août 2003, pp. 61-63
[2485] Pendant cet événemet, la rue se remplit de chaises longues, d'enfants, de cyclistes et de commerçants ambulants de glaces et de terrasses avec du gazon

voyait la création de la troisième place du triangle isocèle ; une place qui n'a jamais été achevée. À partir des années 90, certains propriétaires rénovent leurs maisons néoclassiques et, en 1992, une étude est publiée afin d'examiner la possibilité de réhabiliter les carcasses industrielles du centre culturel de la Ville[2486].

En 1991, les habitants de *Gkazi* créent une association pour se plaindre contre la pollution sonore des rues *Ikareon* et *Elasidon* dans lesquelles les bars abondent[2487]. Leurs demandes ne sont pas entendues, et parallèlement de nouvelles entreprises de restauration sont inaugurées entre 1994-1999. Les rues de *Gkazi* seront rapidement assimilées à la communauté gay[2488]. L'inauguration du centre culturel de *Technopolis* en 1999 (sur le site de l'ancienne usine de gaz), met les choses sur les rails. Dans un contexte où les capitales en Europe investissent sur la croissance de l'offre culturelle et évènementielle visant un meilleur positionnement économique et une reconnaissance à l'international[2489], la Ville d'Athènes fera preuve de ses intentions de mettre en lumière l'ancienne zone industrielle de Gkazi en profitant de sa proximité au cœur touristique existant à Monastiraki. La Municipalité procède à la piétonnisation des deux rues centrales du quartier, le long desquelles se multiplient les cafés-terrasses (entre les chemins de fer de *Konstantinoupoleos, Pireos, Voutadon et Persefonis)*. Les cafés, dotés d'une décoration soignée, imitant le style industriel newyorkais, font que Gkazi acquière très vite le surnom du *nouveau Soho grec*[2490].

Suite à son inauguration en 2001 au-dessus de la nouvelle station du métro, la place centrale de Gkazi commence à attirer un public hétérogène. Les Athéniens, qui ont longtemps considéré cette partie de la ville comme marginale, seront peu à peu séduits par l'ambiance *alternative* qui s'y développe. L'extension de la voie piétonne d'*Ermou* jusqu'à la rue *Pireos* et la piétonnisation des rues autour du centre culturel *Technopolis*, relieront le quartier aux zones de promenade de *Thisio* et de *Monastiraki*. De nouveaux commerces s'installent dans des rues à proximité du métro *Kerameikos,* pour bénéficier de la bonne connection de *Gzaki* avec le pôle touristique de la capitale. Peu à peu, l'esthétique des bars change et les kiosques de *souvlaki* se mélangent aux restaurants branchés.

Entre 2002 et 2009, les prix du foncier augmentent de 300 %[2491]. La multiplication des lieux de divertissement chasse les familles musulmanes mais aussi celles de classe moyenne qui habitent dans le quartier depuis des années. Suite au départ de la première génération de gentrifieurs[2492], la zone acquiert une ambiance plutôt *mainstream*. D'un lieu *branché*, *Gkazi* se transforme en un parc de divertissements nocturnes et en un paysage d'espaces publics menacé par l'homogénéisation des activités ; les librairies ou les galeries n'ont jamais survécu dans le quartier, révélant ainsi les modes de vie spécifiques de la population qui le fréquente ou qui y habite. Cette *clientèle* homogène utilise l'espace public pendant des créneaux de la journée et de la semaine bien déterminés. La fréquentation des piétons est faible le matin, tandis que le soir les rues se remplissent d'une foule de *clients* et les trottoirs sont bondés de voitures garées et de toute sorte de décoration ou de meubles devant les

[2486] ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ Ε.Π.Ε, *Οικονομοτεχνική έρευνα για την ανάπλαση της περιοχής Γκαζοχωρίου*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1992
[2487] Cf. le site internet de l'association des habitants dans le quartier de Kerameikos http://kerameikos.blogspot.gr/1994/01/1994.html
[2488] KNOPP, L., BROWN, M., « Queer diffusions », *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 21, 2003, pp. 409-424
[2489] GRAVARI-BARBAS, M., « La « ville festive » ou construire la ville contemporaine par l'événement. (The "Festival City " : urban events and contemporary city building) », *Bulletin de l'Association de géographes français* (numéro spécial « L'événementiel et les villes touristiques »), 2009, pp. 279-290
[2490] ΤΣΙΤΣΑΣ, Ν.Β., « Γκάζι χωρίς φρένο!», *Έθνος,* 20 Νοεμβρίου 2013
[2491] ΓΚΟΝΗΣ, Κ., ΔΕΦΝΕΡ, Α., « Η μετατροπή πρώην βιομηχανικών περιοχών του κέντρου σε πολιτιστικές και ψυχαγωγικές περιοχές. Η περίπτωση του Γκαζιού στην Αθήνα », In *9ο Συνέέδριο του Greek Section-RSAI,* Timisoara, Ρουμανία, 9 -12 Μαιου 2012
[2492] ΑΡΚΟΥΜΑΝΕΑ, Λ., « Ερωτική τρομοκρατία», *Το Βήμα*, 18 Ιανουαρίου 2009. Cf. aussi ΚΛΩΝΤΖΑ, Ο., « Ομοφοβικοί μας επιτέθηκαν στο Γκάζι και κανείς δεν μας βοήθησε », *Το Βήμα*, 7 Σεπτεμβρίου 2014

boîtes de nuit. Malgré les tentatives de la Ville de désencombrer localement l'espace public en élargissant les trottoirs et en mettant de nouveaux potelets pour empêcher le stationnement illégal, les habitants du quartier n'arrivent pas à s'approprier l'espace public dont l'usage reste ponctuel et se résume à la prolongation de l'activité de restauration.

À quelques pas de *Gkazi*, le quartier de *Metaxourgeio* conserve, jusqu'en 2000, un caractère foncièrement *industriel* créé au fil des ans par la concentration d'un grand nombre de garages, d'ateliers de manufacture et de petit artisanat. Entre 1980 et 1990, des musulmans de Thrace s'y installent avec des Égyptiens et des Syriens. Après 2000, la communauté chinoise ouvre dans le quartier des magasins de vêtements qui côtoient les maisons de prostitution dans la rue *Iasonos*. La procédure de gentrification de *Metaxourgeio* débutera après 1990 avec la transformation progressive du quartier en pôle alternatif de culture et d'habitat. Six nouvelles scènes de théâtre sont inaugurées [*Argo, Kalypso, Entropia*] et Metaxourgeio acquiert la réputation de laboratoire de l'avant-garde athénienne attirant très vite des jongleurs, des acteurs et des peintres qui y installent peu à peu leurs studios et leurs salles de rencontre aux rez-de-chaussée des immeubles et à l'intérieur d'anciens entrepôts. Malgré leurs faibles revenus, les nouveaux habitants ont un capital culturel très élevé qui s'exprime à travers l'ambiance qui règne dans les rues. Entre 2006 et 2007, les premiers cafés politiques [*Astari, Anthropos, Filoi*] et des espaces d'art, comme Bios et Nixon, donnent vie aux voies piétonnes aménagées par la Ville pendant la période de 1990 à 2003[2493]. Les tavernes populaires, dont le menu *authentique* et surtout bon marché, plaisent aux athéniens et connaissent un essor inespéré. Après 2000, trente-cinq nouveaux cafés sont inaugurés à *Metaxourgeio* qui devient synonyme d'esprit de collectivité, de solidarité, de spontanéité et de créativité. Ses rues deviennent fameuses surtout grâce à l'initiative des habitants d'organiser chaque année un carnaval local où une foule hétéroclite d'immigrants, de gitans avec leurs instruments musicaux et d'habitants descendent spontanément dans les rues. *Metaxourgeio* émerge comme un quartier culturel d'Athènes et cette identité sera aussi entretenue par diverses interventions entreprises à l'initiative de la Ville. L'aménagement de la place *Avdi*, l'inauguration d'une bibliothèque municipale et de la nouvelle station de métro témoignent du développement de la zone. Les prix du foncier augmentent de 600 euros par m^2 entre 1997 et 2008[2494]. Des bâtiments d'artisanat sont rénovés en lofts modernes et vendus jusqu'à 4000 euros le mètre carré[2495]. Les nouveaux arrivants, issus d'un milieu social différent sont ceux qui, comme le souligne Sharon Zukin, apprécient la beauté des carcasses du passé industriel car ils n'ont jamais fait partie de ce passé-là[2496].

Après 2000, la société *KM Protypi geitonia* (qui signifie *Kerameikos-Metaxourgeio* un quartier modèle) lance un programme pour la rénovation de l'ensemble de *Metaxourgeio*. La société qui possède plusieurs bâtiments dans le quartier n'effectue aucun investissement pour les rénover jusqu'en 2007, mais elle investit méthodiquement dans la création d'une réputation attractive autour du nom du quartier. La société soutient activement une association d'habitants qui revendiquent auprès de la Ville la mise à niveau esthétique des rues de *Metaxourgeio* et la promotion des mobilités douces. Certains architectes (membres de l'association) déposent leurs propositions pour l'aménagement futur des voies piétonnes en insistant que celles-ci doivent *regagner* leur caractère histo-

[2493] ΑΥΔΙΚΟΣ, Β., « Διαδικασίες αστικού εξευγενισμού στο Γκάζι και στο Μεταξουργείο. Συμβολικό κεφάλαιο και real estate », In *Οι πολιτιστικές και δημιουργικές βιομηχανίες στην Ελλάδα*, Αθήνα : Επίκεντρο, 2014
[2494] « Μεταξουργείο-Κεραμεικός. Οι υπεραξίες συμβιώνουν με την εγκληματικότητα », *realestatenews.gr*, 3 Απριλίου 2010
[2495] ΚΟΥΤΡΟΥΜΠΗ, Σ.Κ., *Διαδικασία εξευγενισμού (gentrification) στο Μεταξουργείο. Μια περίπτωση εξαίρεσης ή ένας κανόνας για τις κεντρικές υποβαθμισμένες περιοχές*, Μεταπτυχιακή εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων, 2010
[2496] ZUKIN, S., *Loft living. Culture and capital in urban change*, New Brunswick, New Jersey : Rutgers University Press, 1989

rique et le sentiment de sécurité (Image 78). Cependant, la relation entre l'association des habitants et la société immobilière reste nébuleuse et une série d'actions *spontanées* attribuées à la première, sont en même temps affichées sur le site internet de la société *Oliaros Properties*. Selon l'association, l'objectif de ses mobilisations repose sur la *valorisation du quartier […] la création d'un nouvel écosystème urbain qui vise à attirer l'émergente communauté d'entrepreneurs créatifs à Athènes, en remplaçant des usages délinquants qui déclassent le centre par de saines initiatives de développement*[2497]. L'image de l'espace public *proposée* par l'association *KM Protypi Geitonia* est en accord avec les intentions annoncées par *Oliaros Properties* (Image 79). En 2007, cette dernière créera une ONG qui sera responsable d'organiser l'événement artistique ReMap au sein duquel des œuvres et des *happenings* d'artistes grecs peuvent être temporairement visités à l'intérieur des vieux bâtiments du quartier[2498]. Toutefois, ReMap est assez différent des événements organisés par les habitants (comme le carnaval). Certains avertissent que l'exposition et la commercialisation des œuvres artistiques se fait d'une manière *ad hoc* sans avoir un contact réel avec la société locale[2499].

Image 78 : Image créée par le cabinet d'architectes Doxiadis+ dans le cadre de la proposition de l'association *KM Quartier Modèle* (KM Πρότυπη Γειτονιά) faite à la Ville d'Athènes (Source : http://kmprotypigeitonia.org)

Image 79 : Collage proposé par le groupe de promoteurs immobiliers Oliaros pour la promotion du projet d'aménagement KM Properties au sein du quartier Metaxourgeio (Source : http://www.oliaros.com)

[2497] Cf. Le site de l'association des habitants *KM Quartier Modèle* (KM Πρότυπη Γειτονιά) http://kmprotypigeitonia.org
[2498] Cf. Le site officiel de l'événement ReMap Athens (http://www.remapkm.com/index.php/home_2009). Seulement à Metaxourgeio 211 bâtiments restent vides d'usage
[2499] KARACHALIS, N., DEFFNER, A., « Rethinking The connection between creative clusters and city branding. The cultural axis of piraeus street in Athens », *op.cit.*

Malgré leurs différences, le caractère de *Gkazi* et de *Metaxourgeio* commence à changer suite aux actions ciblant l'image et la fonction des espaces publics dont l'aménagement s'éloigne souvent – en termes esthétiques – de l'aspect historique des lieux. Ainsi, la place du métro *Kerameikos* n'a aucun élément qui la différencie morphologiquement ou symboliquement d'une place dans un quartier du littoral. L'architecture des stations du métro, monotone et répétitive, est la copie d'une esthétique universelle refusant de dialoguer avec le passé de la ville. De plus, la transformation des quartiers se fait en l'absence d'un consensus social qui pourrait influencer les conditions dans lesquelles ces changements s'effectuent. Les intérêts pour le développement de ces zones sont grands ; le paysage touristique de *Psiri Thisio* et de *Plaka* tente d'être transféré vers la partie ouest de la ville à travers des projets de voies piétonnes faisant en sorte que les deux quartiers s'intègrent progressivement dans la zone touristique. Les anciens habitants représentent rarement une bonne clientèle pour les nouveaux commerces de ces quartiers. La promotion du logement auprès des jeunes (comme l'exemple : *J'habite à Metaxourgeio* (*μένω Μεταξουργείο*) et le développement de petits noyaux culturels s'adressant à un public cultivé et aisé (théâtre national, centres nocturnes à *Iera Odos*, le nouveau musée *Benaki*, deux restaurants avec des étoiles Michelin), accélérent la transformation des deux quartiers.

La Ville lancera – au cours de la dernière décennie – son propre agenda de *grands projets* visant la mise à niveau de toute la zone ouest du centre historique (Carte 49)(Carte 50). Malgré les contraintes budgétaires, la Mairie d'Athènes ne semble pas avoir l'intention de rester en marge des actions – orchestrées par l'État et par le secteur privé – portant sur la valorisation des espaces publics. Les fonctionnaires des services techniques participent à chaque débat relatif aux grands projets d'aménagement. Parallèlement, la Ville lance ses propres dossiers de planification des quartiers dont les principes sont en accord avec la vision d'ensemble de l'image du centre, partagée par un grand nombre d'acteurs privés et de la communauté académique. L'étude urbaine effectuée pour l'aménagement du quartier d'*Akadimia Platonos* en est un exemple, où la Ville visera la création d'un quartier vert et la structuration des transports de mobilité douce et des itinéraires pédestres. En 2008, la Direction du Plan de la Ville commence la rédaction du plan urbain pour une zone de 615 hectares au sein d'Akadimia Platonos. Le quartier n'a jamais été étudié au sein du programme de la Ville dans les années 90[2500]. Après 2000, l'espace archéologique de l'Académie de Platon attire l'intérêt de la SUEAA. Toutefois, le site est relativement éloigné de l'Acropole et l'urbanisation radicale de la zone a pendant longtemps paralysé toute intention d'excavation. Jusqu'en 1920, les maisons avec des jardins voisinent avec des garages, des entrepôts et des locaux de stockage. Les voies sont peu aménagées, plusieurs rues conduisent à des impasses et il n'y a aucun contrôle sur l'occupation des sols malgré l'approbation d'un cadastre officiel pour toute la zone en 1968. La nécessité d'appliquer le plan cadastral conduit la Ville à mener une étude urbaine portant sur la création d'un quartier vert accueillant la marche à pied[2501]. Le site archéologique d'Akadimia Platonos est aujourd'hui cloisonné sans que l'on puisse y accéder par des voies piétonnes qui se trouvent dans des quartiers avoisinants. Un des objectifs de l'étude repose ainsi sur la création d'itinéraires pour les piétons reliant toute la zone au centre de la ville, ainsi que sur l'élimination équilibrée des espaces publics de petite taille dans le quartier[2502]. Les visions des aménageurs sont accueillies avec méfiance par la société locale qui se compose d'ouvriers et d'immigrants qui ne partagent pas ce besoin prioritaire *d'embellir* leur quartier :

[2500] Les études couvrent la majorité de la surface de la municipalité d'Athènes et ont pour objectif de définir les usages du sol, les règlements de construction et un cadre unifié des actions de réhabilitation urbaine et de rationalisation des déplacements urbains
[2501] Entretien avec Georgia Gkoumopoulou
[2502] L'étude propose la diminution de 25 % de la surface attribuée à la circulation des voitures, en même temps qu'elle envisage l'augmentation des voies piétonnes par six. Cf. ΓΚΟΥΜΟΠΟΥΛΟΥ, Γ., ΓΛΗΝΟΥ, Κ., ΔΟΥΜΟΥΡΑΣ, Γ., *Μελέτη πολεοδομικού ανασχεδιασμού της γειτονιάς Ακαδημίας Πλάτωνος,* Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, Σχέδιο Πόλεως, 2009

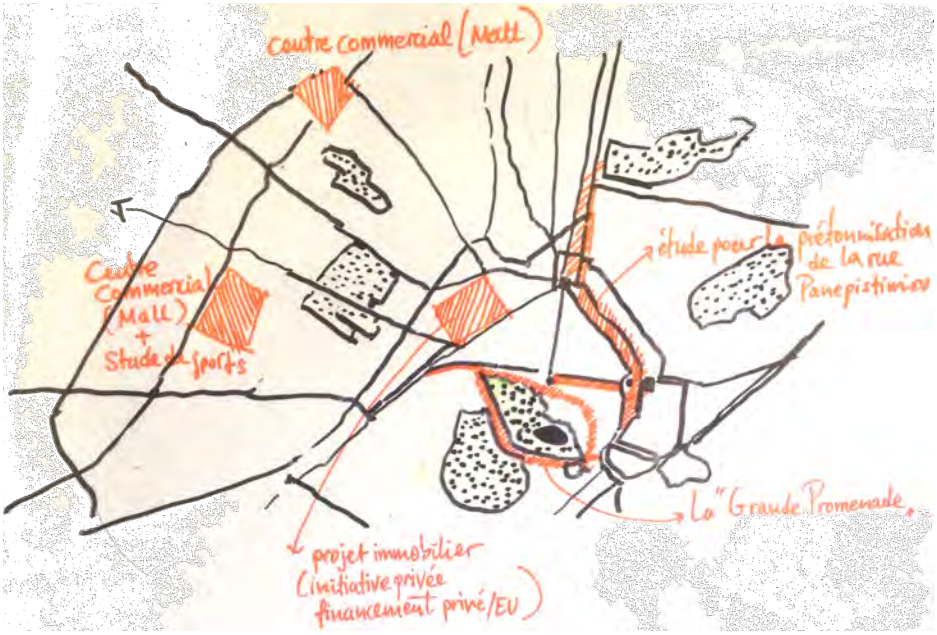
Nous étions appelés à affronter un public peu familiarisé avec les questions d'urbanisme, d'esthétique de l'espace public, d'amélioration du paysage etc… le côté positif c'est qu'il y a avait une honnêteté, une fraîcheur dans leur regard… et non pas des intérêts cachés, politiques ou individuels, derrière le discours des habitants… mais c'était aussi négatif car la concertation publique fut très difficile… nous demandions leur avis sur le projet et plusieurs d'entre eux venaient à la Ville pour se plaigner de choses très générales comme le ramassage des ordures ou le manque d'égouts… il fallait passer du temps pour leur expliquer qu'ils devaient donner leur avis sur des parties très spécifiques de l'étude, le plan ou l'emplacement des arbres sur une voie piétonne. [Giorgia Gkoumopoulou_APu]

L'étude urbaine sur *Akadimia Platonos* ne se réalise pas, mais la Ville ne se décourage pas pour autant. En 2011, le Maire d'Athènes, *Giorgos Kaminis,* annonce le lancement du programme, *Re-launching Athens,* qui vise le renforcement du rôle de la ville à l'horizon de 2020. Le programme (doté d'un budget de 70 millions d'euros)[2503] comprend plusieurs projets d'aménagement parmi lesquels une proposition d'investissement faite par la société *Oliaros* pour le quartier Kerameikos-Metaxourgeio. Elle proposera la création d'un groupement de dix bâtiments-pilotes pour accueillir des entreprises créatives sur une surface de 10 660 mètres carrés. La société est disposée à investir 37,5 millions d'euros pour la rénovation des bâtiments classés historiques, pour la promotion de *street markets* et pour la construction de logements privés d'étudiants dans la rue *Marathonos*. Elle exige l'éloignement de plusieurs stations de bus qui relient *Metaxourgeio* aux banlieues populaires comme condition pour le financement des nouvelles piétonnisations dans le quartier. Les intentions d'Oliaros sont en accord avec la vision de la municipalité pour la création *d'une ville structurée autour de la marche et du vélo*[2504]. Six autres axes d'action concernent l'évolution des projets déjà lancés : la piétonnisation de *Panepistimiou*, la construction d'un Mall à Akadimia Platonos, la construction d'un Mall et d'un stade de foot dans la zone d'Elaionas, la création d'un réseau de pistes cyclables dans des quartiers à l'ouest et la rénovation du marché central, *Varvakeios,* dans la rue *Athinas*. Malgré, l'accélération de la crise en 2011, tous les projets présentés portent sur des interventions de grande envergure ciblant la partie *sous-développée* ouest du centre. Cependant, rien n'est mentionné au sujet des politiques foncières et de l'habitat.

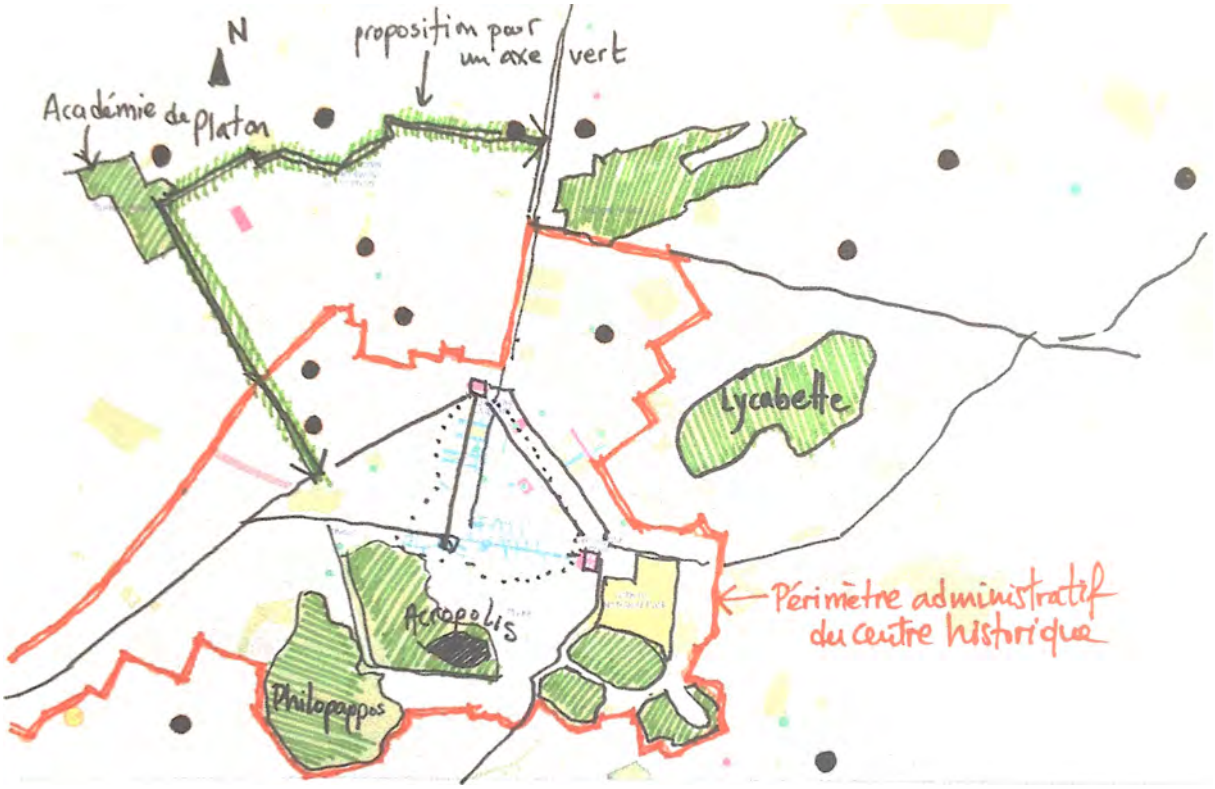
Après 2008, toute étude et débat au sujet de l'image de la ville sera basée sur deux approches promouvant : la mobilité douce et des investissements sur l'espace bâti. L'alliance entre les intentions des autorités publiques et celles des capitaux privés ne se fait pas en fond de scène. Au contraire, la concordance des opinions des secteurs public et privé s'annonce comme un avantage concurrentiel vers un *but commun* qui est celui de la résurgence symbolique du centre historique de la capitale.

[2503] Le programme se base sur des financements issus des fonds européens (Ε.Σ.Π.Α., Jessica) et des capitaux privés

[2504] La vision du maire Giorgos Kaminis pour Athènes en 2020, comprend des interventions étendues dans le centre historique, la conservation des édifices et la promotion d'actions promouvant le concept de Smart Cities (6,5 millions d'euros). Le programme prévoit aussi la réhabilitaion des cinq immeubles délaissés (2,5 milliions d'euros), l'aménagement de la place Varvakeios (922,5 milles d'euros) et la mise à niveau de l'espace public dans les rues *Solonos*, *Athinas*, *Evripidou* et *Sofokleous* (1,8 million d'euro). Cf. ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, Ε.Α.Τ.Α.Α.Ε., *Relaunching Athens*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 2012



Carte 49 : Les projets à interêt métropolitain annoncés dans le cadre du programme de la Ville d'Athènes : *Relaunch Athens 2020* (Source : carte réalisée par l'auteur se basant sur la communication de Konstantina Theodorou, faite dans le cadre du programme *On BOARD pour les festivités des 80 ans depuis le 4ème CIAM, 30 juin 2012, Athènes)*



Carte 50 : Les propositions de la Ville d'Athènes dans le cadre du programme *Relaunch Athens*. Un des objectifs majeurs est de favoriser les mobilités douces au sein de la municipalité, la création d'un axe vert reliant le site de l'Académie de Platon au reste du centre-ville, ainsi que des interventions localisées (points noirs) réalisées grâce à la collaboration des autorités avec des initiatives d'habitants (Source : carte réalisée par l'auteur en se basant sur des informations tirées du site officiel de la Ville https://www.cityofathens.gr/)

7.4.3 Aller à pied ? Une revendication méconnue des habitants

Il est très courant qu'Athènes soit perçue comme une ville invivable par ses habitants en raison du manque important d'espaces collectifs de qualité. Les jugements les plus largement diffusées à ce sujet sont ceux des médias qui choisissent de transmettre une ambiance de plainte et de cultiver un sentiment d'impasse face aux problèmes de la ville[2505]. La Presse accuse l'État d'être le principal coupable – souvent avec raison[2506] – de la situation et les habitants ne réagissent pas toujours de manière organisée contre la faible mobilisation de l'État. Cette *inertie* a néanmoins changé, surtout au cours des vingt dernières années. De nombreux blogs, des sites internet et des associations surgissent[2507], montrant le vif intérêt des Athéniens d'agir face à la détérioration des espaces collectifs. Cet intérêt est guidé tantôt par une réflexion profondément politique[2508], tantôt par le simple souhait de créer un paysage plus *humain* du centre-ville[2509]. En tout cas, cette conviction est partagée par toutes les actions des habitants qui affirment qu'une amélioration de l'espace public passe forcément par *une meilleure qualité de l'espace pour le piéton*[2510].

Ces dernières années, les Athéniens revendiquent ainsi plus consciemment leur droit d'usage des espaces publics dans le centre en réfléchissant davantage à des sujets qui, jusqu'à peu, étaient réservés à une élite de *spécialistes*. Leurs exigences se centrent sur deux volets : le premier concerne le déplacement libre dans l'espace public, et le deuxième, la revendication des espaces pour diverses activités. Les discours des groupes d'habitants diffèrent, certains s'attachent à un aspect purement *fonctionnel* de l'espace public, ils exigent une amélioration de l'état des trottoirs ou un contrôle plus strict du stationnement illégal[2511], d'autres, fondent leurs réclamations sur un rôle plus approfondi des espaces publics. Il est intéressant de noter que l'essor du débat au sein des autorités au sujet des projets portant sur l'espace public, a accru les critiques issues des citoyens qui s'organisent en recourant à des procédures de démocratie directe et expriment leurs objectifs à travers des réseaux sociaux numériques[2512]. Les démarches des habitants sont généralement directes et très concrètes sur le terrain. L'absence de civisme et le manque de respect des modes doux, sont présentés comme les raisons principales de la dégradation des espaces publics quotidiens.

En 2002, l'association ΠΕΖΗ (à pied) est créée suite à l'initiative d'un groupe d'habitants *qui n'ont aucune relation avec l'urbanisme mais qui aiment la ville*[2513]. Ses actions visent tout d'abord la sensibilisation du public. La présidente, Elsa Tsekoura, souligne : *Le problème c'est que les piétons connaissent rarement leurs droits.* L'association organise des interventions à caractère symbolique dans l'espace public au cours desquelles ses membres *empêchent avec leurs corps* l'accès illégal des deux-roues à certaines voies piétonnes du centre. La présidente affirme que *la principale menace* pour la marche est la suppression du statut des voies piétonnes par les autres usagers de l'espace public :

[2505] « Εικόνες θλίψης & εγκατάλειψης στο κέντρο. Ο άλλοτε πιο εμπορικός δρόμος της Αθήνας γέμισε ενοικιαστήρια », *travelstyle.gr, « Γκέτο στο κέντρο της πόλης », Ελευθεροτυπία*, 21 Φεβρουαρίου 2010

[2506] Le pouvoir public est souvent critiqué par les médias et les professionnels de vouloir restreindre ses actions en aménageant des espaces publics et en créant des trottoirs ou de grandes infrastructures qui sont propices à la spéculation des budgets. Cf. ΕΥΑΓΓΕΛΙΔΟΥ, Μ., « Ελεύθεροι χώροι, κινήματα της πόλης και πολεοδομικός σχεδιασμός. Συγκρούσεις και συγκλίσεις », *Αυγή*, 17 Ιανουαρίου 2010

[2507] Des associations comme ΠΕΖΗ, Ποδηλάτες, Μαμάδες στο δρόμο, streetpanthers, SOS τοχαία εγκλήματα, Με ποδήλατο στη δουλειά, Ομάδα ΑΣΤΥ, MONUMENTA, ανεξάρτητη κίνηση πολιτών επιμένουμε Αθήνα

[2508] Comité de l'Association des habitants de Filopappou, (https://filopappou.wordpress.com/about/)

[2509] Groupe *Atenistas* (http://atenistas.org)

[2510] D'après les entretiens effectués à Vaso Mparka, Panagiotis Paraskeyopoulos, Stella Markantonatou

[2511] Il s'agit surtout des revendications de l'Association ΠΕΖΗ

[2512] Un exemple est l'action *Découvrir la rue Patission* (Ανακαλύπτω την Πατησίων), qui est une initiative du Athens Art Network

[2513] D'après l'entretien avec Elsa Tsekoura

C'est très choquant de constater que les voies piétonnes sont principalement utilisées comme des parkings et que la police ne réagit pas […] tous les matins les ruelles de Plaka sont envahies par des taxis avec des touristes et les soirs par les voitures de ceux qui se rendent dans les tavernes et les bars…[…] seulement la rue Dionisiou Areopagitou est suffisamment surveillée, mais, là encore, le soir, quand la police municipale s'en va, il arrive de voir des motos passer sans difficulté. [Elsa Tsekoura_AH]

En 2003, au cours d'un colloque organisé par l'association ΠΕΖΗ, des professionnels de divers domaines (ingénieurs des transports, etc.) soulignent l'afflux accru des voitures… Pour la présidente de l'association, une de principales raisons des conflits entre les piétons et les conducteurs est le manque de civisme et la politique permissive des instances publiques :

Je suis convaincue que c'est une question de culture générale […] un jour en allant chez moi, sur une voie piétonne, quelqu'un est passé avec sa voiture et a jeté – tout en étant en mouvement – un sac avec des ordures … je lui ai vite crié : « On ne t'a jamais appris à respecter l'espace public ? », et il m'a répondu : « Personne ne me l'a jamais appris », et cette réponse m'avait choquée ! Parce que c'est vrai… où apprendre à se comporter correctement dans la rue ? Nous n'avons aucun exemple à imiter, ni à l'école, ni dans la famille, ni dans la rue. [Elsa Tsekoura_AH]

Un autre jour, je marchais sur la voie piétonne à côté de chez moi, lorsqu'une moto, derrière moi, commence à klaxonner et le conducteur s'énerve en me sommant de m'écarter pour le laisser passer… c'est incroyable qu'ils ne pensent même pas que c'est de leur faute… à mon avis, ce n'est guère un problème de la forme de l'espace public […] nous avons un tas de bonnes idées mais quand il n'y a pas un contrôle de la police… l'application des règles… c'est ce qui manque. [Elsa Tsekoura_AH]

D'autres associations centrent davantage leurs discours sur la défaillance du mobilier urbain et sur le caractère inhospitalier des espaces publics qui se trouvent même dans des endroits très centraux[2514]. Selon l'association *Esi Prota* (Toi d'abord), l'aménagement de l'espace public n'est pas encore mûr en Grèce. Les aménageurs ont tendance à penser à la trajectoire du piéton mais pas à ses besoins au cours du trajet : la pause, le repos, le jeu, la protection de la pluie ou du soleil. L'association dénoncera que le *grand paradoxe* de l'espace public est l'installation de bancs publics qui sont posés *au hasard* sans anticiper leur usage. Certains lieux deviennent ainsi *repoussants*, seulement en raison du fait que les bancs et les arbres sont placés d'une telle manière que l'espace n'incite finalement qu'au simple passage.

Le problème est plus intense dans les quartiers très touristiques où les attentes des habitants s'opposent à celles des commerçants et des visiteurs. Les uns, revendiquent leur droit d'accès à des trottoirs bien aménagés et non encombrés par des stationnements illégaux, et les autres, cherchent à exploiter au maximum l'espace *libre* devant leurs commerces pour y mettre des tables ou des étalages. Selon *l'Initiative des habitants de Plaka* [*Protovoulia Katoikon Plakas*] le principal *ennemi* des piétons est l'abus des commerçants au détriment de l'espace public : *Les stores se transforment petit à petit en toits, les jardinières deviennent des murs cloisonnant les espaces et occupant chaque partie libre des places, et elles sont même disposées sur des passages pour piétons*[2515]. Le président de l'initiative des habitants de Plaka insiste sur le fait que le plaisir de la marche est intrinsèquement lié – dans le cas de Plaka – au paysage traditionnel du quartier et à son histoire. Toutefois, ce plaisir est quotidiennement menacé par la pollution sonore des restaurants et par les petits trains touristiques qui encombrent les rues déjà congestionnées : *Car c'est notre constante vigilance qui a empêché au cours de toutes ces*

[2514] D'après l'entretien avec Ilia Nomikou
[2515] ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΠΛΑΚΑΣ, « Επιδείνωση », *Τα Πλακιώτικα Νέα*, Απρίλιος 2011

années une série d'illégalités de la part tant de nos concitoyens que de l'État qui recule face aux grands intérêts du secteur privé[2516].

Le manque d'actions conséquentes de la part des autorités ne facilite pas la formation des mœurs, le respect de l'espace public n'est pas encore devenu un réflexe pour les Athéniens qui le respectent parce qu'ils sont obligés ou par crainte d'une amende. À la première occasion que l'État relâche son contrôle, les habitants en font autant et ils respectent moins les lois :

> *La mentalité qui règne est que si tout le monde se comporte d'une certaine manière, il est justifié que les autres fassent de même […] il y a une ambassade au coin de la rue… les employés et les gens qui y vont ne sont pas des Athéniens mais ils ont surtout un esprit civique… c'est l'ambassade espagnole vous voyez… au cours des premières années aucune voiture de diplomates n'était garée sur le trottoir, si vous passez maintenant, vous regarderez que le trottoir en face de l'ambassade est inaccessible à cause des voitures officielles qui y sont stationnées… est c'est si simple que ça, l'homme est un être qui s'adapte très rapidement à son environnement.* [Ilia Nomikou_AH]

Au cours des dernières années, les actions des associations étendent leur champ d'action dans l'espace. Avant 2000, les habitants se souciaient surtout de l'état de l'espace public dans une zone restreinte au sein du périmètre de leurs quartiers et ils adoptaient une position défensive en revendiquant des choses de base : l'entretien des voies piétonnes et le contrôle du stationnement illégal. Après 2000, les actions locales s'intensifient et de nouvelles collectivités de citoyens apparaissent. Au-delà du contenu de leurs actions, ces groupes investissent beaucoup dans leur image publique, des sites internet et des affiches soigneusement conçues visent à séduire et à motiver une partie plus large de la population. Selon le groupe *Atenistas*, le vrai pouvoir des actions collectives va au-delà de l'aspect communicationnel, de la manière dont les actions sont organisées dans l'espace :

> *Nous préférons agir au lieu de discuter pendant des heures de ce qu'il faut faire ou de ce qu'on espérait avoir… on est là, et nous agissons directement sur les choses… nous sortons dans la rue, nous prenons une pelle et nous changeons finalement, avec peu d'effort, l'image de l'espace public.* [Tasos Chalkiopoulos_AH]

Le groupe *Atenistas* fut créé en 2010, ses interventions furent au départ assez simples et évidentes : nettoyage d'un mur d'une école et plantation d'arbres dans des placettes qui en ont besoin. Or, *Atenistas* attirera rapidement l'attention des Athéniens grâce à l'efficacité de leurs actions sur le terrain :

> *Notre première action a eu lieu dans la petite rue de Satomvriandou, à quelques mètres de la place Omonoia… là, il y avait deux jardinières remplies d'ordures… et la seule chose que nous avons faite un peu spontanément il faut l'avouer… peut-être car il nous a paru très simple de le faire… fut de nettoyer, de rafraîchir la peinture des jardinières et de replanter quelques fleurs… en réalité nous n'avions pas fait grande chose… tu sais. C'était une question de trente minutes de travail… et le lendemain nous avions reçu trois milles « likes » sur notre page facebook... ce qui m'a étonné… j'ai réalisé combien les gens ont encore de l'espoir pour leur ville.* [Tasos Chalkiopoulos_AH]

Les actions du groupe ont un grand écho dans la société qui se reflète par le nombre croissant des participants dans le groupe. Les volontaires sont aujourd'hui repartis en différents groupes de travail ciblant des thématiques spécifiques. Un des fondateurs affirme : *Nous avons utilisé la marche comme moyen principal de plusieurs de nos actions sur le terrain*. Les premières interventions avaient un caractère plus localisé visant les façades des

[2516] D'après l'entretien avec Panagiotis Paraskeyopoulos

bâtiments ou le sol des rues : *Nous donnions un rendez-vous dans un lieu et nous y restions toute la journée pour améliorer une petite bande du trottoir*. Au fur et à mesure les objectifs du groupe se sont amplifiés : *Nous avons vu que les participants avaient la volonté de s'engager davantage et à long terme*[2517]. Les premières *promenades thématiques* sont organisées en 2011 : l'objectif est de faire connaître aux Athéniens les professions d'artisanat oubliées et de revisiter les lieux fameux de la capitale des années 30 qui sont aujourd'hui également oubliés. La marche devient un outil primordial autour duquel le groupe tissera ses interventions. Ces dernières n'ont pas seulement pour but de changer l'état physique de l'espace public mais aussi de *restituer la relation perdue entre l'habitant et sa ville à travers une manière ludique*[2518]. Pendant les promenades thématiques, chaque habitant peut obtenir une carte de la ville avec les points d'intérêt avant de se lancer seul, ou en compagnie, pour se balader dans la *zone d'action* en choisissant son propre itinéraire. L'intérêt des promenades – selon *Atenistas* – porte sur le fait que l'action implique les commerçants du quartier *visité* qui sont invités à ouvrir leurs portes et à faire connaître aux passants l'histoire de leur commerce. Les organisateurs insistent que la marche, à elle seule, peut offrir l'expérience nécessaire pour que le piéton établisse une relation de connaissance avec la ville.

> *En étant en contact avec les différentes facettes de la ville, on peut briser plusieurs mythes… nous avons organisé une soirée swing sur la place Omonoia… nous avons essayé de faire venir les gens pour vivre la ville le soir et particulièrement pour vivre cette partie du centre dont la réputation est mauvaise… se familiariser avec le lieu afin qu'ils ne le craignent pas … tout le monde se fait une certaine idée de la place Omonoia… elle est perçue comme l'endroit le plus dangereux de la ville… mais cette nuit là, l'ambiance était magique… les habitants ont vu que la place n'est pas du tout comme ils le pensaient…*[Tasos Chalkiopoulos_AH]

Au fil des ans, les promenades sporadiques des Atenistas se transforment en actions reposant sur un calendrier fixe et les *OpenWalksAthens*[2519] s'enrichissent. *Atenistas* vise à faire connaître *le centre d'Athènes* à une population qui n'y habite pas forcément et, suite aux premières actions, les organisateurs ont posé des objectifs encore plus ambitieux ; les *marches collectives* ne doivent pas uniquement offrir le plaisir de se promener mais elles peuvent aussi être un moyen de revitalisation économique du centre-ville :

> *Il y a certains métiers – dans le centre – qui sont en voie de disparition… une jeune fille qui fabrique des chapeaux, un artisan de valises en cuir, un typographe utilisant l'ancienne méthode, un producteur de liqueurs traditionnels… des commerçants perdus dans les ruelles du centre qui n'ont ni l'argent ni les capacités de faire la promotion de leur commerce… après les Open walks, ils nous ont appelé pour nous dire que leur clientèle avait significativement augmenté… même le magasin célèbre de loukoums de Christakis, à Omonoia, a connu du succès… c'est dommage... on prononce le mot Omonoia et certains pensent que c'est un lieu qu'il ne faut même pas traverser.* [Tasos Chalkiopoulos_AH]

Les marches collectives deviennent rapidement l'occasion pour que les associations qui agissaient indépendamment dans le passé, combinent leurs actions. L'initiative *Mia Volta*[2520] (Une promenade) organise des promenades pour découvrir les *coins secrets* d'Athènes présentant un intérêt architectural ou historique. La coordination des personnes se fait seulement à travers internet, il n'y a ni locaux ni formalités d'inscription. Les initiatives qui ont surgi ces dernières années fondent leur succès sur la rapidité d'action et sur la sensibilisation sur le terrain : *C'est une réponse directe et gratuite face à une demande sociale de connaître la ville, apprendre la ville avant de faire quelque chose pour la ville,* affirme la coordinatrice du groupe *Mamades sto Dromo*[2521]. Le succès

[2517] D'après l'entretien avec Tasos Chalkiopoulos
[2518] *Ibid.*
[2519] Cf. particulièrement la page internet officielle de marches collectives thématiques, organisées par le groupe *Atenistas* http://atenistas.org/2013/05/14/openwalk/
[2520] Cf. le site http://miavolta.gr/
[2521] Cf. La page internet du groupe d'habitants *Mamans dans la rue* (Μαμάδες στο δρόμο) http://mamastodromo.blogspot.fr/

de ces *marches* repose sur le fait que les participants sentent qu'ils appartiennent à une communauté sans éprouver de vraies contraintes :

> *Les gens ne sont pas nécessairement obligés de participer à une action mais ils sont motivés car d'autres personnes y participent, leurs collègues ou leurs amis… ils viennent sans qu'on leur demande quoi que ce soit … de plus, le climat d'Athènes se prête toujours très bien… et dans ce contexte de crise c'est une solution parfaite de recréation… ce n'est pas vrai que les Athéniens ne marchent pas… ils le font quand ils sont motivés… quand il y a quelque chose à voir ou un objectif important.* [Ilia Nomikou_AH]

Certaines initiatives d'habitants intègrent le sujet de la marche dans une problématique plus approfondie concernant les espaces publics. La disconsidération à l'égard du piéton au quotidien n'est pas liée à l'état des trottoirs mais elle est le résultat d'une attitude plus générale de rétrécissement de l'espace collectif. Le contexte économique et social après 2004 est accusé d'être la source de l'éloignement des piétons de leur espace *naturel* de rassemblement : la rue ou la place. Les mouvements sociaux, dont l'objectif est la revendication des droits d'accès et d'usage des espaces publics ne font pas partie de la tradition à Athènes. Toutefois, cela change après 2000 avec l'augmentation de la spéculation de l'immobilier au détriment de l'environnement, et convainc les associations de cibler leurs discours autour d'enjeux plus importants. Ainsi, le slogan *Les gens par dessus les profits*[2522] rassemblera plusieurs mouvements sociaux et se répandra surtout après la période des Jeux olympiques au sein d'initiatives s'occupant des espaces publics de la métropole.

Dès lors, une nouvelle génération de mouvements sociaux revendiquant des espaces publics de qualité, apparaîtra après 2004. Les actions collectives ne se réfèrent plus aux zones purement touristiques ni aux espaces restreintes au sein des quartiers. Si les espaces publics centraux bénéficient d'une certaine attention de la part de l'État, ceci n'est pas le cas de nombreux quartiers résidentiels aux marges du centre-ville. Le déséquilibre observé au niveau de la protection publique entraîne une rupture de la continuité des itinéraires piétons. Pour les nombreux habitants vivant loin du centre et voulant se rendre à ces itinéraires aménagés, ou pour ceux qui souhaitent accéder aux grands espaces verts aux alentours de la ville, ils ne peuvent le faire sans la voiture ; le cercle vicieux de la dépendance automobile n'est pas encore brisé[2523].

De nouvelles associations d'habitants ont été créées ces dernières années et elles fonctionnent comme des comités de quartier en agissant aux antipodes des propositions focalisées sur l'embellissement. Les mouvements sociaux – apparus après 2000 – revendiquent l'appropriation des grands terrains publics qui se trouvent souvent à la merci des intérêts immobiliers. La différence de ces mouvements par rapport aux groupes et aux initiatives précédemment cités, repose sur le fait qu'ils revendiquent de manière militante leurs intérêts : procès aux juristes, conflits avec la police, lettres ouvertes aux organismes européens, occupation des lieux, etc. Un exemple représentatif est celui du parc *Navarinou* dans le quartier d'*Exarcheia* où, en 2008, un groupe d'habitants a occupé une parcelle non bâtie utilisée jusqu'alors en tant que garage privé. Les habitants réussissent à créer un parc autogéré dans un tissu urbain particulièrement dense et il devient rapidement un espace de rencontre et d'activités communautaires changeant de cette manière les itinéraires pédestres au sein du quartier[2524]. Le nouveau lieu public donne vie aux ruelles limitrophes et devient une centralité fréquentée, complémentaire à celle de la place *Exarcheia* (la place historique du quartier). Les événements organisés pendant la semaine – s'adressant

[2522] ΠΟΡΤΑΛΙΟΥ, Ε., « Η αντίσταση στην εμπορευματοποίηση της πόλης », *Εποχή*, 31 Ιουλίου 2005
[2523] D'après l'entretien avec Ilias Gianniris
[2524] Cf. la page du comité des habitants qui ont occupé l'ancien parking en le transformant en jardin collectif du quartier (https://parkingparko.espivblogs.net/)

aux familles, aux associations d'immigrants et à tous les Athéniens – y *attirent* des familles qui habitent dans des quartiers voisins et qui choisissent de s'y rendre à pied.

À côté de ces initiatives, d'autres groupes d'habitants agissent de manière moins *ouverte*, ce sont des groupes créés par un petit nombre de *spécialistes* s'occupant de la ville : des urbanistes, des architectes, des graphistes, etc. qui tentent de faire des propositions à un niveau professionnel pour certains espaces publics de la ville. Contrairement aux initiatives qui agissent indépendamment ou en opposition aux pouvoirs locaux, ces groupes s'adressent dès le départ aux services publics en cherchant à collaborer avec eux. En 2008, l'initiative d'habitants *KM Protypi Geitonia* crée un blog et publie des plans et des collages pour l'aménagement potentiel de la rue piétonne *Salaminos*. Les architectes offrent leur étude à la Ville[2525] et gagnent l'admiration d'une grande partie de la Presse. Le groupe[2526] propose l'aménagement des rues *Salaminos* et *Kerameikou* en *axes de culture* en les reliant à des endroits d'intérêt archéologique ou patrimonial au sein du quartier. Dans le texte introductif de la proposition, les habitants annoncent : *Notre objectif est de rétablir un sentiment de sécurité, de mettre à niveau l'espace public et d'inciter les particuliers à restaurer leurs propriétés qui ne sont pas actuellement occupées*[2527]. Les architectes participant au groupe, insistent sur l'importance de définir un nouveau *modèle* de voie publique locale car le modèle traditionnel de la rue piétonne devient de plus en plus obsolète :

> *Nous avons aussi pensé au système « shared space » mais ici nous sommes une société plus barbare, ce n'est pas facile d'imposer ce respect commun dans la rue... en revanche, nous proposons une solution basée sur trois vitesses… une hiérarchisation des voies... il faut que le piéton coexiste tantôt avec le cycliste, tantôt avec le conducteur... nous avons insisté sur la réutilisation des matériaux pour l'aménagement, il faut que nous soyons inventifs, nous n'avons pas d'argent pour faire des voies toutes neuves*. [Apostolos Doxiadis_AP]

Demander l'accès libre aux espaces publics est une revendication primordiale au sein de toutes les initiatives de citoyens et pour certains groupes la qualité de la marche est un moyen de réclamer des droits plus larges sur ces espaces. L'occupation des trottoirs par des usages commerciaux ou par des stationnements illégaux n'est que le résultat de pressions plus fortes exercées sur le sol public par des intérêts privés. Les habitants affirment que la revendication de l'espace physique est une manière de réclamer leurs propres intérêts dans la ville. Ce n'est néanmoins pas toujours facile, les seuls moyens dont disposent les habitants ce sont les plaintes adressées à la Ville ou à la police. Mais même ce type d'actions ne donne pas toujours des résultats. Dans d'autres cas, les habitants reculent face aux menaces des propriétaires des boîtes de nuit ou, pire, succombent à la corruption :

> *Nous avions reçu des appels... des propriétaires, ou de leurs « bodyguards »… car, en contrôlant tous les jours leurs illégalités sur les espaces publics, nous étions perçus comme de vrais obstacles pour leurs intérêts… oui, on a appelé mille fois la police… pour leur montrer à quel point les tables et les autres constructions débordaient sur la chaussée, mais que puis-je vous dire à ce sujet ? Aucun de ces appels n'a jamais eu de suite… c'est triste à dire, mais quand il y a de l'argent … toute notion de justice se perd… du moins ici... et puis nous aussi, nous avons des boulots à faire… nous ne restons pas toute la journée dans la rue pour suivre ou enregistrer chaque action illicite.* [Vaso Mparka_AH]

[2525] Le quartier de Kerameikos se trouve au cœur du centre historique. Il s'agit d'un quartier d'habitat populaire avec de nombreux édifices d'architecture néoclassique qui demeurent non habités. Ces avantages attirent ces denières années des investissements cherchant des occasions d'achat ou de location d'appartements ou de locaux commerciaux

[2526] Cf. Le site internet de l'Association KM Quartier-Modèle http://kmprotypigeitonia.org/

[2527] L'Association d'habitants KM Quartier-Modèle (ΚΜ Πρότυπη Γειτονιά) a rédigé, en collaboration avec l'Agence d'architectes Antonas Office et Doxiadis +, une étude proposant à la ville la piétonnisation des rues Salaminos et Kerameikou. Cf. la proposition déposée le 22 juillet 2010 à la Ville d'Athènes sur http://www.oliaros.com/main/data/files/Presentation_Protypi_Dimos_270710_finaligt.pdf

Pour ceux qui habitent à Gkazi depuis des années, le paysage des rues est intrinsèquement lié à leurs mémoires quotidiennes et à l'histoire de leur famille. Les membres de l'association d'habitants, *Megas Alexandros,* avouent que ce n'est pas la voiture en soi qui les gêne. Pour eux, l'afflux d'une foule de piétons *clients* constitue – au même titre – un facteur crucial de détérioration du paysage quotidien des espaces publics.

> *Vous savez comme c'est dommage, moi j'habite ici depuis toute ma vie et je travaille dans la rue Mitropoleos, théoriquement je pourrais faire tous les jours ce trajet à pied… sauf que ce n'était pas possible jusqu'à il y a peu… il fallait traverser l'avenue Pireos, attendre sur un terre-plein minuscule et puis se frayer un chemin à travers un chaos de colporteurs et de voitures stationnées… tout ça avant que la rue Ermou ne soit aménagée en voie piétonne.* [Vaso Mparka_AH]

Les habitants de *Gkazi* restent méfiants face aux projets d'aménagement annoncés par les autorités. L'orientation de l'évolution du quartier n'est pas encourageante et révèle l'ignorance de l'État face aux besoins quotidiens de la population : des restaurants sans permis et des garages illégaux occupent les parvis et les trottoirs, et des projets immobiliers bouleversent le paysage traditionnel des rues :

> *Avant 1980 toute la zone était négligée, l'État ne s'occupait pas de nous… on ne trouvait que des habitats dégradés, des maisons en ruines, des entrepôts… après la création du centre culturel de Technopolis et suite à l'aménagement par la SUEAA de la partie de la rue Ermou entre Thisio et Pireos, Gkazi a commencé à s'intégrer dans la « carte » des lieux intéressants du centre… cette initiatve – de l'État – de s'occuper d'un lieu empreint d'un symbolisme historique nous a donné du courage, vous comprenez, nous avons pensé que quelque chose pouvait enfin changer… mais très rapidement les vrais tendances de l'évolution de notre quartier sont apparues… tout cet intérêt pour Gkazi n'était pas du tout motivé par nos besoins.* [Giorgos Militsis_AH]

Suite à l'inauguration de la station de métro *Kerameikos*, le quartier abonde en visiteurs, particulièrement pendant les week-ends. Les habitants demandent en 2010 à la Ville de faire une étude plus globale afin de mesurer les pressions causées par les nouveaux flux pédestres, mais la requête n'a pas été retenue.

> *Une porte gigantesque a atterri dans notre quartier, une porte expulsant et avalant des piétons… une fourmilière et un village de recréations autour des parvis inondés de clients ; des ruelles qui disparaissent sous le caoutchouc des roues des véhicules… franchement… moi je vous le dis, je ne trouve aucun intérêt à passer par là, oui j'utilise le métro mais la place n'est pas exactement la place dont je rêvais pour mon quartier… comment je peux vous expliquer cela… je la sens comme une chose étrangère.* [Giorgos Militsis_AH]

Comme le soulignent les membres de l'association Megas Alexandros, les initiatives qui agissent dans les quartiers en plein développement doivent aussi affronter le fait que leur population est de moins en moins homogène. Par conséquent, les habitants d'une zone n'ont pas les mêmes intérêts ou projets pour le développement de cette zone.

> *Ecoutez, comment discuter avec des gens qui ne vivent que la nuit… ils dorment pendant la journée et ils commencent à travailler vers huit heures du soir… nous avons d'autres priorités… dans la plupart des cas, ces gens n'ont pas de famille, donc comment parler du besoin de créer une aire de jeux pour les enfants, par exemple… c'est logique vous voyez, ils veulent que leur patron gagne de l'argent pour conserver leur boulot… et oui, il y a des artistes qui habitent ici, mais vous pensez que ces gens connus viendront discuter ici avec nous ?* [Giorgos Militsis_AH]

Le réaménagement des espaces publics à *Gkazi* s'effectue en réalité après les transformations sur les usages du foncier. Malgré le fait que le quartier se trouve au croisement de lieux ayant une grande importance touristique [*Kerameikos-Akadimia Platonos*], il ne fait pas partie d'un réseau plus étendu de voies piétonnes et il n'arrive pas à offrir un paysage confortable et agréable pour marcher. La plus grande partie des espaces publics à *Gkazi* a

été aménagée par la pression du temps, en combinaison avec la réalistion des travaux pour l'inauguration de la station du métro Kerameikos. Le paysage des rues reflète la contradiction du quartier qui s'est formé au cours de deux périodes historiques très distinctes, ce qui a eu pour résultat la création de deux catégories d'intérêts par rapport à l'usage de l'espace public. Les entrepôts, en très mauvais état, sont envisagés comme des occasions immobilières pour une nouvelle population et les maisons habitées au fil des ans sont vues par leurs propriétaires comme les derniers témoins de la particularité du quartier.

> *Dans ces bâtiments délaissés, les entrepreneurs ont trouvé l'occasion parfaite pour investir… ils n'étaient pas habitables de toute façon… construire un bar était la seule solution viable, économiquement parlant, et par ailleurs, les nombreux îlots vides ont été transformés en parkings ouverts… mais parallèlement, il n'y a aucune aire de jeu dans le quartier… les seuls espaces non bâtis sont directement occupés, achetés ou loués par l'industrie de recréation et de restauration.* [Giorgos Militsis_AH]

La renaissance du quartier fut, comme le souligne l'association *Megas Alexandros, une grande annonce.* Cette renaissance n'a représenté en réalité qu'une détérioration des déplacements quotidiens au sein du quartier, selon ses *anciens* habitants :

> *Et voilà, nous nous plaignions auparavant que personne ne connaissait notre quartier et maintenant tout le monde vient ici chaque week-end… le samedi, le bruit est si fort que nous ne pouvons pas dormir, ni sortir avec une poussette sur la place où l'on entend de la musique à une puissance de mille décibels… des klaxons et toute cette foule… et puis, autrefois nous sortions avec mon mari nous promener le soir dans les ruelles, c'était vraiment rafraîchissant… et maintenant, après onze heures du soir, quand les bars ouvrent, nous nous enfermons dans la maison avec les fenêtres closes… et vous comprenez combien cela est difficile à Athènes.* [Vaso Mparka_AH]

L'association notera cependant que sa plus grande inquiétude réside dans le fait de ne pas pouvoir trouver suffisamment de supporters dans le quartier. Même si l'association trouve un grand soutien auprès de certains groupes ou d'habitants d'autres quartiers *souffrant* des mêmes problèmes, les habitants de *Gkazi* ne représentent pas une *masse critique* pour faire passer leur message. Les membres de l'association regrettent qu'ils doivent parfois faire face à l'indifférence et à l'hostilité des personnes avec qui ils partagent *les mêmes rues* :

> *Nous, les habitants, nous n'avons plus le même profil… nous sommes divisés en ceux qui vivent la journée et ceux qui vivent la nuit… comment pourrions-nous nous rencontrer ? Et puis… combien d'entre eux vont critiquer les entreprises où ils travaillent… et tous ces piétons que vous voyez maintenant… ils ne sont que des passants ici, ils ne savent pas où il y a des trous dans les trottoirs, quels endroits ne sont pas sûrs le soir… quel intérêt peuvent-ils avoir, ils rentreront chez eux ailleurs. Ici, c'est le lieu de leur consommation et non pas le lieu où ils vivent.* [Vaso Mparka_AH]

Les revendications des habitants pour des espaces libres de qualité ont ainsi joué un rôle majeur dans la promotion de la marche dans le centre-ville. D'abord, elles ont réussi à faire sortir à la surface les besoins hétérogènes des habitants des quartiers et, deuxièmement, elles ont permis d'approfondir le dialogue entre la société et les autorités au sujet de la place du piéton dans l'espace public. La requête pour la création d'une voie piétonne fut, pendant les années 80 et 90, un type de revendication précoce : elle concernait des besoins de base et se limitait à l'espace sans aller plus loin. Les habitants se mettaient eux-mêmes dans la position du piéton *faible* face à une réalité urbaine qui les dépassaient.

Cependant, le début du nouveau millénaire annonce une période de maturation des revendications des habitants qui a été rendue possible grâce à la multiplication des mouvements, à leur organisation à travers les réseaux

sociaux et à la radicalisation de leur discours. Le développement d'initiatives rassemblant plusieurs petits groupes et associations, a permis la mobilisation d'une population plus large réclamant des espaces libres de qualité dans l'ensemble de la métropole. Ainsi, un nouvel ensemble d'habitants avec des profils sociaux distincts commence à agir en faveur d'un accès libre aux espaces collectifs. Le *mouvement des espaces libres*[2528] [*Kinima Eleftethron Choron*] a fait émerger, ces dernières vingt années, une mentalité d'action horizontale et directe représentant un contrepoids aux projets à grande échelle initiés par l'État[2529]. Le débat autour de la marche et le rôle du piéton n'est plus un sujet isolé, il trouve sa place au sein de demandes sociales plus larges pour le libre accès à des lieux quotidiens collectifs. Ces mouvements ont mis l'accent sur le fait que le meilleur destin pour le piéton ne peut être envisagé qu'au sein des revendications touchant les transports durables, la répartition équilibrée des usages du sol et la mise en place d'un contexte d'égalité sociale. L'essor de la marche est de plus en plus lié aux réclamations des habitants sur la qualité de l'espace public en tant que lieu de vie social et politique. Si cette équité n'est pas toujours assurée, les Athéniens font preuve, à certains moments et dans certaines occasions, de leur droit de s'exprimer face aux problèmes concernant leur vie et leur ville en utilisant l'espace public dans une autre dimension : ils y marchent pour exprimer leur désaccord et ils l'occupent pour manifester leurs revendications.

7.4.4 La frontière et le seuil : marcher en ville

Si la manière de marcher et d'utiliser l'espace public est devenue un sujet si important au sein des revendications des habitants, cela montre qu'en effet le caractère des lieux publics n'est guère figé. Si pour les pouvoirs locaux l'objectif principal est de rendre les lieux accessibles et attractifs, les habitants, quant à eux, marchent en inventant de nouvelles manières de pratiquer la ville. Les aménageurs au sein des services techniques approchent le plus souvent la marche dans son aspect quotidien : comme un moyen de plaisir, d'accès et de rencontre. Il existe cependant des cas où la marche est utilisée de manière moins régulière et devient un moyen de revendication sociale. Dans ce cas, elle s'effectue *dans* l'espace public et elle est attachée à ce dernier d'une manière différente et très profonde au niveau tant physique que symbolique.

L'image de la foule marchante est liée à la contestation sociale tout au long de l'histoire de la ville[2530]. Les gens se rassemblent pour échanger, s'organiser et protester. Si cela se fait actuellement à l'aide de réseaux sociaux sans que le contact physique soit nécessaire au préalable[2531], les espaces publics physiques continuent à *héberger* des foules insurgées. L'avènement de l'ère numérique et l'augmentation de la surveillance n'ont pas sous-estimé l'importance des lieux publics en tant que tremplins de contestation, et les mouvements sociaux qui se sont multipliés dans les places publiques ces dernières dix années, révèlent dans quelle mesure la présence dans les lieux publics demeure un moyen indispensable d'action politique[2532]. Il ne suffit que la présence d'une foule pour

[2528] Il s'agit d'un important mouvement d'habitants qui est coordonné à travers la *Comité de coordination des associations et mouvements d'Athènes pour la protection de l'espace public et de la qualité de Vie* (Συντονιστική Επιτροπή Συλλόγων και Κινήσεων της Αθήνας για την Προστασία των Ελεύθερων Χώρων και την Ποιότητα Ζωής). Le comité fut créé en 1996. Pour plus d'informations sur ses actions, cf. http://www.asda.gr/elxoroi/default.htm

[2529] ΚΑΒΟΥΛΑΚΟΣ, Ι., « Κινήματα και δημόσιοι χώροι στην Αθήνα: χώροι ελευερίας, χώροι δημοκρατίας, χώροι κυριαρχίας », In Θ. Μαλούτας, Γ. Κανδύλης, Μ. Πέτρου and Ν. Σουλιώτης (eds.), *Το κέντρο της Αθήνας ως πολιτικό διακύβευμα*, Αθήνα : ΕΚΚΕ, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, 2013, pp. 237-256

[2530] ARASSE, D., « La meilleure façon de marcher. Introduction à une histoire de la marche », *op.cit.*

[2531] GREGORY, D., « Tahrir. Politics, publics and performances of space », *Middle East Critique*, vol. 22, no. 3, 2013, pp. 235-246

[2532] SARKIS, H., DWYER, M., KIBARER, P., *Two squares. Martyrs square, Beirut, and Sirkeci square, Istanbul*. Cambridge, Massachusetts : Harvard University, Graduate School of Design, 2006

changer la réalité des lieux dont la forme physique semble immuable au fil des ans[2533]. Ce n'est pas seulement la quantité des personnes qui donne à l'espace public son image particulière, la foule a une valeur symbolique car elle engendre une *coupure* qui, bien qu'elle soit temporaire, imprègne l'imaginaire des lieux. Une fois que la foule se dilue, le souvenir de ces derniers n'est plus jamais le même, ni pour les habitants, ni pour les passants.

Comme dans toutes les villes, à Athènes aussi il est peu probable que le témoignage d'un événement politique ne soit pas lié à un lieu public. Les zones autour de l'École *Polytechnique*, la rue *Alexandras*, la place *Kolonaki* et la rue *Panepistimiou* furent toutes des lieux accueillant des insurrections au cours des grandes étapes de l'histoire de la ville du XX^{e} siècle. L'implantation, dans ces mêmes rues, des ministères, des postes et des cafés politiques, renforce – tout au long du XX^{e} siècle – leur rôle en tant que berceaux de contestation sociale[2534] : *Tous les rassemblements populaires passaient forcément par la rue Panepistimiou car c'était là que les bureaux du Comité central du parti communiste étaient temporairement logés*[2535]. Même des périodes historiques sombres pour Athènes, comme l'hiver de la famine pendant l'occupation allemande en 1942, seront décrites à travers des images dans les rues : *Nous nous sommes rassemblés sur la place Ethnikis Antistasis à côté de la fontaine, au début de la rue Georgiou Stavrou, quelqu'un a tiré avec son arme, nous avons traversé la rue Stadiou et puis la rue Arsaki et nous sommes arrivés à Panepistimiou en direction de la place Syntagma… les rues sont remplies de feuilles volantes […] en passant par les rues centrales d'Athènes, les manifestants se sont dirigés, via la rue Patission, vers la rue Tositsa… celle-ci était inondée de monde… qui essayait d'accéder au ministère du Travail qui se trouvait dans la rue Mpoumpoulinas*[2536] . Pour ceux qui ont vécu la guerre, les rues d'Athènes sont imprégnées d'images très fortes, difficiles d'oublier : *Le peuple marchait dans les rues, tout le monde était maigre, jeune, sans un morceau de pain, sans cigarettes… en revanche, les fascistes marchaient l'air arrogant et frappant les pavés des rues d'Athènes avec leurs talons, avec l'estomac plein*. Tout au long du XX^{e} siècle, les rues et les places d'Athènes accueilleront la joie, la fête mais aussi des conflits majeurs – comme la grève générale contre la mobilisation obligatoire, le 5 mars 1943 : *Et à ce moment commence à écouler, telle une rivière, toute la foule de personnes venant des quartiers populaires de la ville*[2537]

La dimension politique de la marche acquiert pourtant un poids particulier au cours des dernières sept années au sein de la vie quotidienne du centre d'Athènes. Après 2008, les marches collectives contre les mesures d'austérité deviennent une image presque quotidienne dans les rues. Même si le contenu et l'impact des mouvements sociaux change, la configuration spatiale des lieux qui accueillent ces mouvements reste la même tout au long de l'histoire. Les places et les rues formant le triangle Kleanthis-Schaubert sont liées à tous les grands événements politiques : la rue *Patission* est devenue synonyme de l'insurrection des étudiants de l'École Polytechnique contre la dictature entre 1969-1973 ; la place *Omonoia* a tissé son histoire autour de la grande grève de 1943 contre la mobilisation ; la place *Syntagma* sera toujours connue comme le lieu où, pendant la nuit du 3 septembre 1843, le peuple grec demanda le vote d'une constitution par le roi Othon ; la rue *Stadiou* a accueilli, pendant tout le XX^{e} siècle les manifestations des fonctionnaires licenciés après chaque changement de gouver-

[2533] BAYKAN, A., HATUKA, T., « Politics and culture in the making of public space. Taksim Square, 1 May 1977, Istanbul », *Planning Perspectives*, vol. 25, no. 1, 2010, pp. 49-68
[2534] ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ, Κ., ΦΑΦΑΛΙΟΥ-ΔΡΑΓΩΝΑ Μ., *Μαρτυρίες 41-44. Η Αθήνα της κατοχής*, *op.cit.*
[2535] *Ibid.*
[2536] *Ibid.,* notamment p. 70 et p 68
[2537] *Ibid*., p. 123

nement[2538]. La rue *Panepistimiou* est liée aux grandes mobilisations des étudiants pendant les années 90 contre les réformes éducatives, la rue *Kolokotroni* et la place *Syntagma* sont inondées, au cours des années 60, d'ouvriers du secteur du bâtiment revendiquant de meilleures conditions de travail, la rue *Skoufa* demeure dans l'histoire l'épicentre de l'occupation du bâtiment *Chimio* suite à l'assassinat du jeune Michalis Kaltezas, en 1985, par la police.

Porteuses de grands symbolismes historiques, les rues d'Athènes sont en même temps des paysages familiaux pour les Athéniens. Une zone assez restreinte du centre rassemble en effet la majorité des événements d'opposition et de révolte contre le pouvoir au fil des ans. Au sein de cette zone, un nombre considérable de pôles de culture et d'éducation (universités, associations, cafés littéraires) voisine avec les principaux centres du pouvoir (parlement, ministères, etc.). Moins de deux kilomètres séparent les quartiers populaires de *Petralona*, *Metaxourgeio* et *Kypseli*[2539] des quartiers bourgeois de *Kolonaki* et de *Plaka*. La trame des espaces publics favorise particulièrement l'organisation et le déroulement des manifestations : des avenues larges, *Panepistimiou* et *Stadiou*, relient directement les deux places les plus centrales de la ville. Les mêmes rues qui accueillent des marches collectives jouent aussi le rôle de chaînes de transmission de messages de révolte à d'autres quartiers de la ville[2540]. La concentration dans l'espace des lieux d'insurrection sociale fait en sorte que chaque événement soit rapidement connu dans d'autres quartiers, sans être filtré par les médias. Saskia Sassen parlera du *global street* pour designer ce rôle crucial de certaines rues des villes en tant qu'espaces primordiaux d'information et de réveil politique[2541] : *A rawer and less ritualized space. The Street is a space where new forms of the social and the political can be made, rather than a space for enacting ritualized routines*[2542]. Dès lors, il se fait que dans les rues centrales, lors des contestations sociales, la marche s'imprègne de symbolismes, autres que ceux qui *colorent* sa condition quotidienne, et sa destination collective – généralement un édifice public – acquiert une importance majeure. L'emplacement du Parlement, du ministère de l'Éducation, de l'ambassade des États-Unis ou de l'Hôtel de Ville, tisse une topographie propre à Athènes qui influence de manière décisive l'usage des espaces publics du centre à des moments spécifiques de contestation sociale au cours desquels le centre-ville est vécu différemment en se divisant en zones de non accès (souvent autour du parlement), en zones de fuite (à l'ouest des grands axes de la Trilogie) et en zones de confrontation (devant des édifices ou dans des rues d'*Exarcheia*). À l'occasion d'altercations violentes avec la police, certaines rues du centre deviennent des itinéraires de fuite et d'autres des lieux à éviter. Les rues *Akadimias*, *Ippokratous* et *Solonos* font office de sorties de sécurité permettant aux manifestants d'aller dans des zones *neutres,* loin des conflits. En revanche, les ruelles de l'ancien centre historique, toujours encombrées de touristes et offrant peu d'alternatives de fuite, sont à éviter. Nous pourrions ainsi placer le *cœur* de la contestation sociale dans la partie nord-est du centre historique avec certaines extensions vers *Exarcheia* et vers la place de l'Hôtel de Ville (Carte 51). Même si cette configuration du centre liée à la contestation est relativement *stable* au fil des ans, la fonction de certains lieux publics peut cependant changer considérablement. Tel est le cas de la place *Syntagma* qui fut historiquement le point d'aboutissement de nombreuses marches collectives. En 2010, dans un contexte politique bouleversé par les

[2538] TSAVDAROGLOU, Ch., MAKRYGIANNI, V., « Urban planning and revolt. A spatial analysis of the December 2008 uprising in Athens », In A. Vradis and D. Dalakoglou (eds.), *Revolt and crisis in Greece. Between a present yet to pass and a future still to come,* London : AK Press/Occupied London, 2011, pp. 29-57

[2539] Le quartier Exarcheia, suite à la révolte de l'École Polytechnique en 1973, est connu pour ses habitants militants et de nombreuses associations ou initiatives locales

[2540] KOÈHLER, B., WISSEN, M., « Glocalizing protest. Urban conflicts and global social movements », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 27, no. 4, 2003, pp. 942-951

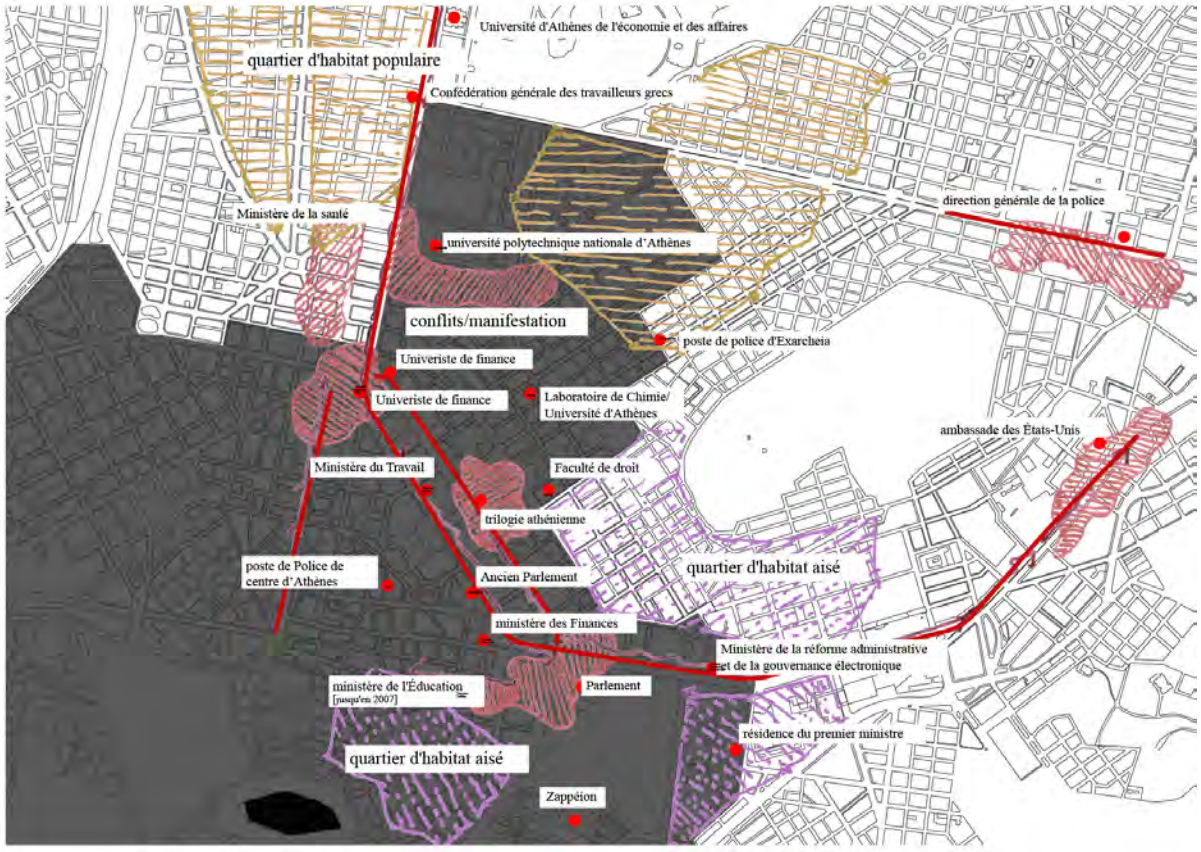
[2541] L'accès au métro est très souvent interdit au cours des manifestations sous prétexte de maintenir l'ordre public et la sécurité

[2542] SASSEN, S., « The global street comes to Wall Street », *Possible Futures*, 22 November 2011, (http://www.possible-futures.org/2011/11/22/the-global-street-comes-to-wall-street/)

mesures d'austérité annoncées par le gouvernement, la place sera occupée pendant de nombreuses semaines[2543] par le mouvement des indignés ; c'est une des rares fois qu'une foule si diverse, en termes d'âge et de profil social, demeurera jour et nuit sur une place publique[2544]. Syntagma devient le lieu de rassemblement des Athéniens qui n'ont aucune expérience précédente en matière de manifestations, des familles qui arrivent des quartiers limitrophes chaque jour sur la place à pied, des jeunes, des retraités, des militants et même des touristes qui s'approchent pour découvrir les raisons de cette occupation[2545]. La fonction de *Syntagma* a drastiquement changé pendant quelques semaines : d'un lieu de passage, elle est devenue une place de destination. Nombreux sont les habitants qui s'y retrouvent pour y rester et non uniquement pour la traverser ; cette présence constante conduit à un usage tout neuf du lieu. Le parvis de la place devant le parlement – même entouré par quatre voies de trafic routier – réussit à se transformer en un lieu de forte sociabilité. Marcher *sur* et *autour* de la place devient un acte collectif et conscient. Rester sur la place représente un engagement à l'égard des objectifs du mouvement et révèle également la volonté des Athéniens de tester les limites de leur force de parole et d'action à travers un usage *imprévu* et, certes, peu courant de l'espace public.

Les limites d'accès aux lieux centraux de la capitale seront significativement rétrécies après 2004. La surveillance des espaces publics est annoncée par l'État comme une nécessité pour renforcer la sécurité[2546.] Parallèlement à un discours officiel qui se présente favorable à l'animation des lieux et prêt à promouvoir un usage égalitaire, les pratiques dans l'espace public sont de plus en plus encadrées par des règles imposées soit par le pouvoir central, soit par des valeurs éthiques prépondérantes. Dès lors, même si la liberté de la marche est assurée par la législation grecque, les limites des manifestations de cette liberté sont contestées. Plusieurs rues dans le centre sont surveillées en permanence par des forces policières (*Tositsa*, *Skoufa*…) et, suite aux Jeux olympiques, les grands axes du centre-ville sont filmés quotidiennement. Malgré l'effort généralisé de l'État pour imposer un ordre dans les lieux, les habitants persistent à utiliser l'espace public de manière imprévue. Les immigrants affluent certains coins de la rue *Sokratous* en les transformant temporairement en lieux de rencontre, les groupes de militants s'approprient les rues *Stournari*, *Tzort* et *Solomou* qui deviennent leurs *bastions* en cas d'émeutes, les retraités accaparent une partie de la rue piétonne, *Kaniggos,* en mettant leurs chaises et leurs tables et jouer aux échecs, et nombreux sont les colporteurs qui installent sur les parvis des places *Omonoia, Monastiraki* et *Kaniggos* des kiosques de vente temporaires.

[2543] KOUTSIS, A., « Les indignés de Syntagma », *Le Monde Diplomatique*, juillet 2011
[2544] ΜΑΝΔΡΑΒΕΛΗΣ, Π., « Η άνοδος και η εξαφάνιση των Αγανακτισμένων », *Καθημερινή*, 25 Νοεμβρίου 2012
[2545] ΚΑΙΚΑ, M., KARALIOTAS, L., « The spatialization of democratic politics: Insights from indignant squares », *European Urban and Regional Studies, 2014, pp. 1-15*
[2546] ΚΑΛΤΣΩΝΗΣ, Δ., « Πόλη και καταστολή : δημόσιος χώρος και 'ελευθερία συναθροίσεων' » In *Μετασχηματισμοί της ελληνικής πόλης : σοσιαλιστική θεωρία, προοπτικές και καθημερινή πράξη*, Αθήνα, 9 Μαΐου 2003



Carte 51 : Carte résumant les principales zones et rues hébergeant des manifestations, des insurrections ou des contestations sociales au fil des ans (en couleur rouge). Les étiquettes montrent des édifices importants de la vie politique athénienne. En violet, les quartiers d'habitat plus aisés, et en jaune les quartiers populaires et de classe moyenne aux limites du centre historique (Soucre : carte créée par l'auteur sur un fond retiré aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes)

En parlant du *droit à la ville,* Henri Lefebvre distingue deux droits principaux : la participation et l'appropriation[2547], l'un étant inséparable de l'autre. Le droit de participation implique que les habitants jouent un rôle dans les décisions prises au sujet de l'espace urbain. Le droit d'appropriation a cependant des racines plus profondes, il présuppose que les habitants profitent non seulement d'un accès physique aux espaces, mais qu'ils ont aussi la possibilité de les utiliser. Autrement dit, avoir droit aux espaces publics de la ville, signifie avoir droit à être *présent* et non seulement *passant*. Selon Eduardo Mendietta l'action [2548] d'être présent dans un lieu a une valeur politique par excellence : *Occupy means to reclaim […] This other meaning of occupy is to concern ourselves with, to deal with, to focus our attention on something specific. Occupy also means focused, vigilant, solicitous attention. To occupy today means not simply to reclaim a space, but to return to the habit, the habitation, the dwelling of solicitous attention of political agency*[2549] . C'est ainsi qu'au cours d'une marche collective, les habitants *vivent* la ville en tant que citoyens, car marcher place le corps en contact direct avec l'environnement physique, mais surtout avec la ville comme symbole de citoyenneté. Nombreux sont les mouvements sociaux dans le monde entier qui ont lié leur nom à celui d'un lieu public où ils se sont déroulés : *Seattle, Genoa and Porto Alegre… groups stemming from all parts of the world need places to constitute themselves as a movement*[2550]. Marcher pour manifester, place les habitants face à un fort engagement vis-à-vis de l'espace physique qui naît d'abord des besoins fonctionnels. Les manifestants se soucient eux-mêmes de la

[2547] LEFEBVRE, H., KOFMAN, E., LEBAS, E., *Writings on cities*. Cambridge, Massachusetts : Blackwell Publishers, 1996
[2548] PURCELL, M., « Excavating Lefebvre. The right to the city and its urban politics of the inhabitant », *GeoJournal*, vol. 58, 2002, pp. 99-108
[2549] MENDIETA, E., « Occupy. To dwell in the space of the attentive solicitude », *Society and Space*, 18 Novembre 2011
[2550] KOHLER, B., WISSEN, M., « Glocalizing protest. Urban conflicts and global social movements », In J. Lin and Ch. Mele (eds.), *The Urban Sociology Reader*, Routledge, New York : 2005, pp. 346–353

propreté et de la sécurité des espaces qu'ils occupent, mais dans un deuxième temps, l'engagement acquiert une valeur symbolique car les lieux sont liés aux attentes, aux espoirs et aux déceptions que les habitants créent de manière collective en bougeant et en interagissant dans l'espace.

Ce contact volontaire, le rassemblement, est cependant de plus en plus ciblé par les pouvoirs locaux. Manifester se présente comme une menace pour la sécurité publique de la population mais aussi pour la prospérité du commerce. Entre 2011 et 2012, nombreux sont les articles qui décrivent l'importance des pertes financières imposées aux commerçants par les manifestations et les fermetures des rues du centre à la circulation des véhicules[2551]. L'image et la fonction des lieux publics ne sont considérées comme une *réussite* ou comme étant *normales* que si elles reflètent un usage agréable ou utile pour la majorité de la population. Pourtant, selon certains, l'aménagement des lieux devrait viser aussi d'autres objectifs : *The concern of city planning is not only promotion of the efficient use of the city's built environment and the health and safety of its users, but also the extent to which that environment, and generally planning for and allocation land uses in the city, furthers the interests of democracy and participation in the affairs of the community*[2552]. Le vrai défi, souligne Holston, est de se demander comment inclure dans le design des espaces publics quotidiens leur droit à changer : *The présent ethnographic and the possibilities of change encountered in existing social conditions*[2553]. Toutefois, très peu de place est réservée, au sein des projets ou dans les intentions des autorités, à l'inattendu pour faire partie du quotidien des lieux publics. Presque par reflexe, les aménageurs de la Ville et du ministère essayent, soit d'anticiper prématurément l'avenir, soit de reproduire des images du passé en négligeant le présent de la ville. La marche est, au contraire, une action par principe liée au présent, une action d'improvisation, et dans le cas de la contestation sociale, un outil important pour les habitants qui y recourent afin que leurs requêtes soient *entendues*[2554]. En admettant cela, nous sommes amenés à constater que la marche est en effet une action politique par excellence qui peut, par sa nature, donner une dimension imprévue aux lieux et inspirer les aménageurs pour un meilleur aménagement. Certains ont déjà affirmé que la variété et l'intensité des contacts entre les marcheurs est la clé pour créer des lieux urbains démocratiques[2555]. Marcher ensemble dans un but collectif ou marcher ensemble en partageant un même espace dans la ville, c'est un moyen de tisser la confiance et la solidarité, cela permet d'agir par rapport à des questions liées à la vie quotidienne urbaine et, finalement, cela contribue à apprendre à vivre ensemble. La marche, par son caractère évolutif, est un moyen de pratiquer différemment les lieux, de les percevoir et de les doter de fonctions et d'ambiances différentes. Cette force qualitative réside dans sa capacité de franchir des espaces physiques et des situations. Pour avancer sur cette réflexion, la notion de seuil nous a semblée particulièrement adéquate pour décrire ce que la marche crée avec les lieux publics. Les limites entre l'usage physique et l'usage social des lieux publics ne sont ni fixes ni absolues, elles permettent ainsi de mieux décrire l'espace public en termes de frontières et de seuils d'accès. Le piéton se meut rarement sur des surfaces homogènes, au contraire, la marche est issue de conditions successives de transition, d'une situation à une autre : *Le seuil est consentement à la différence […] C'est ce qui nous indique l'idée du franchissement (sol-solea). […]C'est un mouvement de dépliage. On pourrait dire de cet éventail qu'il est le rythme en acte ou l'articulation en puissance pour marcher […] on ne s'arrête pas sur le seuil, on le franchit, puis on s'installe de*

[2551] « Σε απόγνωση βρίσκονται οι έμποροι του κέντρου της Αθήνας », *inews.gr*, 30 Ιουνίου 2011
[2552] MARCUSE, P., « Occupy and the provision of public space. The city's responsibilities », *In* R. Shiffman, et al. (eds.), *Beyond Zuccotti Park. Freedom of assembly and the occupation of public space,* Oakland, California : New Village Press, 2012, pp. 265-270
[2553] HOLSTON, J., « Spaces of insurgent citizenship », In J. Holston (eds.), *Cities and citizenship*, Durham : Duke University Press, 1999, pp. 155-173
[2554] « Fresh riots in Athens as protests in Greece enter eighth day », *The Guardian*, 14 December 2008
[2555] KNUDSEN, B.B., CLARK, T. N., « Walk and be moved. How walking builds social movements », *Urban Affairs Review*, vol. 49, no. 5, 2013, pp. 627-651

chaque côté […] il n'est donc ni du dedans ni du dehors […] il est surtout rencontre entre l'intime et le dehors[2556].

En observant la carte du centre, nous remarquons un espace riche en seuils physiques, symboliques ou sociaux. Les lieux qui rassemblent historiquement les mouvements de contestation dans le centre-ville, forment un *arc* allant du nord-ouest au sud-est, en traversant le cœur même de la ville. Cet arc représente la limite d'une ségrégation sociale entre les quartiers plus populaires et plus aisés du centre (Carte 51). La *flèche* des espaces publics qui ont accueilli, au cours de l'histoire, les rassemblements des athéniens, sépare en effet deux zones conflictuelles du centre historique : à l'est, la partie populaire, jeune et progressiste, et à l'ouest, l'habitat de la classe bourgeois, des fonctionnaires du gouvernement, des bureaux de luxe et des activités culturelles de luxe (le *Megaro Mousikis*). Il est aussi intéressant de noter que les mêmes axes rassemblant les manifestations, sont ceux qui ont formé pendant tout le XX^{e} siècle le centre du pouvoir : le long de l'artère Vasilissis Sofias, jusqu'à la place Mavili, se trouve la majorité des ambassades, des bureaux de hauts fonctionnaires et des demeures d'hommes politiques ; elle communique, via les avenues *Kifissias* et *Mesogeion,* avec les sièges de la police et des instances militaires qui sont éloignés du centre-ville[2557].

En empruntant une approche purement morphologique, nous pouvons temoigner que les voies piétonnes, créées au cours des dernières années, forment une surface assez étendue dans le centre de la ville et un espace relativement homogène pour la marche urbaine. Toutefois, cette uniformité physique des lieux centraux n'exprime en aucun cas une uniformité sociale. Les pratiques des lieux présentent de fortes différences ; dans des ruelles adjacentes, certaines sont vides tandis et d'autres profitent d'une grande fréquentation piétonnière. Ces variations d'un point de vue des pratiques, sont aussi orchestrées par les travaux menés au cours des denières années par le pouvoir local. La zone autour de la colline de l'Acropole est pourvue d'une attention particulière de la part des autorités, et les zones à proximité d'*Omonoia* ont, pendant longtemps, été négligées. En observant la carte (Carte 51) des principaux projets sur l'espace public menés après les années 70, nous constatons que la plus grande partie du centre historique est aujourd'hui piétonnisée ou soumise à une intervention de mise à niveau. Les nouveaux espaces de promenade liés étroitement aux activités touristiques présentent une tendance à l'expansion au sein du périmètre historique. Ces espaces introduisent non seulement un nouveau type de paysage, mais surtout un nouveau *modèle* d'usage de l'espace public. Les rues présentant des activités et des habitats mélangés se concentrent dans la partie nord-ouest du centre. Au contraire, les rues piétonnes à caractère essentiellement commerçant et ludique se multiplient autour de l'Acropole avec une tendance à s'étendre dans la partie ouest du centre vers les quartiers de *Psiri*, *Kerameikos*, *Petralona* et *Metaxourgeio*. L'usage de ces espaces est à un certain degré défini *a priori*, il s'agit des lieux publics déjà célèbres et fréquentés surtout les week-ends par les Athéniens et les touristes, rassemblant des cafés, des restaurants et des espaces de loisirs (salles de danse, hammam, salons de beauté, etc.).

Aux antipodes de cette géographie, comme c'était à prévoir, de nouvelles zones à l'ouest du centre attirent ces dernières années l'intérêt des autorités publiques. Le secteur autour de l'axe *Panepistimiou* est également une zone-limite entre la partie du triangle commercial, présentant un caractère hétérogène, et la partie des quartiers *Lykavitos*, *Strefi* et *Kolonaki*, en processus d'embourgeoisement. Le centre historique comprend ainsi des lieux

[2556] SALIGNON, B., « Le seuil, un chiasme intime dehors », Dans M. Mangematin, Ph. Nys et Ch. Younes (dir.)*, Le sens du lieu*, Bruxelles : Ousia, 1996, pp. 55-66 et notamment pp. 58-60
[2557] ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., ΤΡΙΑΝΤΗΣ, Ν., « Πολεοδομία και άμυνα στην πόλη », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 8, τευχ. 3, 1988 , pp. 133-160

publics très différents en ce qui concerne les paysages et les fonctions. Ce voisinage serré provoque certaines pressions car les usages rentables en termes commerciaux revendiquent agressivement plus d'espace sur une surface relativement restreinte. Le centre archéologique, de promenade et de consommation écarte un centre qui se retire de plus en plus : celui de la production, de l'habitat bon marché et de la révolte sociale. Le cœur culturel et de la consommation exerce une double force : d'un côté, il attire des activités similaires des zones limitrophes vers le centre-ville, et d'un autre côté, son paysage tend à s'étendre vers d'autres quartiers[2558]. La mono-fonctionnalité des espaces publics, visible dans les rues archéologiques, de commerces et de loisirs, n'a plus un effet local, elle devient l'image prépondérante de tout le centre. Face à ce *statu quo* des lieux publics qui commencent à s'établir, il semble plus que pertinent d'examiner la marche dans deux lieux dont la fonction et le paysage s'écartent des modèles officiels des espaces publics affichés par certains pouvoirs agissant au sein de structures publiques ou privées.

L'axe de la rue *Athinas* et la place *Omonoia* se trouveront dans l'œil du cyclone. Ce sont les deux seuls endroits publics ayant une importance tant morphologique que symbolique (espaces vides du plan Kleanthis-Schaubert), qui se trouvent en plein cœur du centre touristique et qui ne se soumettent pas à la règle : aucun des deux n'est piétonnisé et ils accueillent journellement une population particulièrement hétérogène d'un point de vue social et ethnique. Enfin, contrairement à plusieurs voies centrales qui accueillent de plus en plus d'activités culturelles, touristiques et de restauration, à *Athinas* et à *Omonoia*, les usages aux rez-de-chaussée sont encore dominés par le commerce de détail et de gros, ainsi que par le commerce quotidien (kiosques de journaux, *take away*, etc.).

[2558] ΧΑΡΗΣ, Γ., « Αναπλάσεις και αποστειρωμένη πόλη », *Τα Νέα*, 30 Οκτωβρίου 2004

8. Marcher sans parler : cheminements piétonniers dans deux lieux controversés

Si au cours du premier chapitre nous avons examiné les discours relatifs au sujet de la marche, nous n'avons cependant emprunté qu'un regard *extérieur* ; extérieur, car il s'est appuyé sur les attentes, les visions ou les projections que les différents acteurs ont eu sur la marche après les années 70. L'objectif de ce deuxième chapitre, est tout différent ; il nous semble pertinent d'approcher à présent ce concept en faisant appel à un regard *intérieur*, et observer minutieusement la marche pour nous permettre, comme dirait Scott A. Bollens, de rapprocher *l'âme des lieux*[2559]. Notre dessein est donc d'observer la marche en tant que pratique quotidienne au moment où elle se produit : *Nous ne pouvons jamais expliquer ou justifier la ville. La ville est là,* dira Georges Perec[2560]. Si les enjeux relatifs aux espaces publics athéniens obsèdent les acteurs depuis ces dernières trente années, leur *réalité* ne peut être captée qu'en les parcourant.

Nombreux sont les espaces publics dans le centre d'Athènes qui mériteraient d'être analysés en raison de leur intense vie pédestre. Toutefois, nous avons choisi de nous pencher sur deux d'entre eux présentant un intérêt particulier : ils se trouvent entre une zone de la ville qui se développe rapidement en tant que pôle touristique (Monastiraki, Plaka) et une autre qui se dégrade, et sur laquelle de fortes pressions de changement d'image et de fonction s'exercent (Metaxourgeio, Omonoia, Gerani). Ces deux zones se rencontrent dans la rue *Athinas*, dont le point culminant est la place *Omonoia* ; elles sont des lieux conviviaux attirant un public varié[2561], malgré le fait que leur aménagement soit relativement *négligé* et qu'elles ne comptent pas parmi les lieux *célèbres* pour marcher. La rue Athinas et la place Omonoia forment un axe d'importance historique doté d'une vue directe sur l'Acropole. Au nord, elles voisinent avec des quartiers populaires, tandis qu'au sud elles sont contigües au pôle touristique de la capitale (Figure 11). Partant de la phrase de Paul Claval : *Il n'y a plus de discours sur la ville mais des discours sur la ville*[2562] , nous avons décidé d'analyser en quoi ces deux lieux, malgré les annonces officielles soutenant que quelque *chose doit y être fait*[2563], sont des espaces quotidiens utilisés intensivement par les piétons. Ces derniers expriment à travers leurs pratiques quotidiennes, un *discours* différent concernant leur fonction et leur image. Le but de ce chapitre n'est pas de se demander comment l'aménagement de l'espace public façonne la marche, mais d'examiner comment elle se fait dans l'environnement, dans quelle mesure elle est influencée par celui-ci et elle l'influence à son tour[2564].

[2559] BOLLENS, S. A., *City and soul in divided societies*, New York : Routledge, 2012
[2560] PEREC, G., *Espèces d'espaces. L'espace critique*, *op.cit.*
[2561] D'après la définition donnée par Henry Shaftoe. Cf. SHAFTOE, H., *Convivial urban spaces. Creating effective public places*, *op.cit.*
[2562] CLAVAL, P. « Géographie et sémiologie », *L'espace Géographique,* 1974, vol. 3, no. 2, pp. 113-119
[2563] ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « Αθηναϊκό σταυροδρόμι. Η κοινωνική θέση και οι χώροι συναθροίσεων των Αθηναίων στην πολύπαθη πλατεία », *op.cit.*
[2564] D'autres chercheurs ont déjà approché cette question de manières différentes. Cf. à titre indicatif LANG, J. *Urban design. A typology of procedures and products*, Oxford : Elsevier, 2005

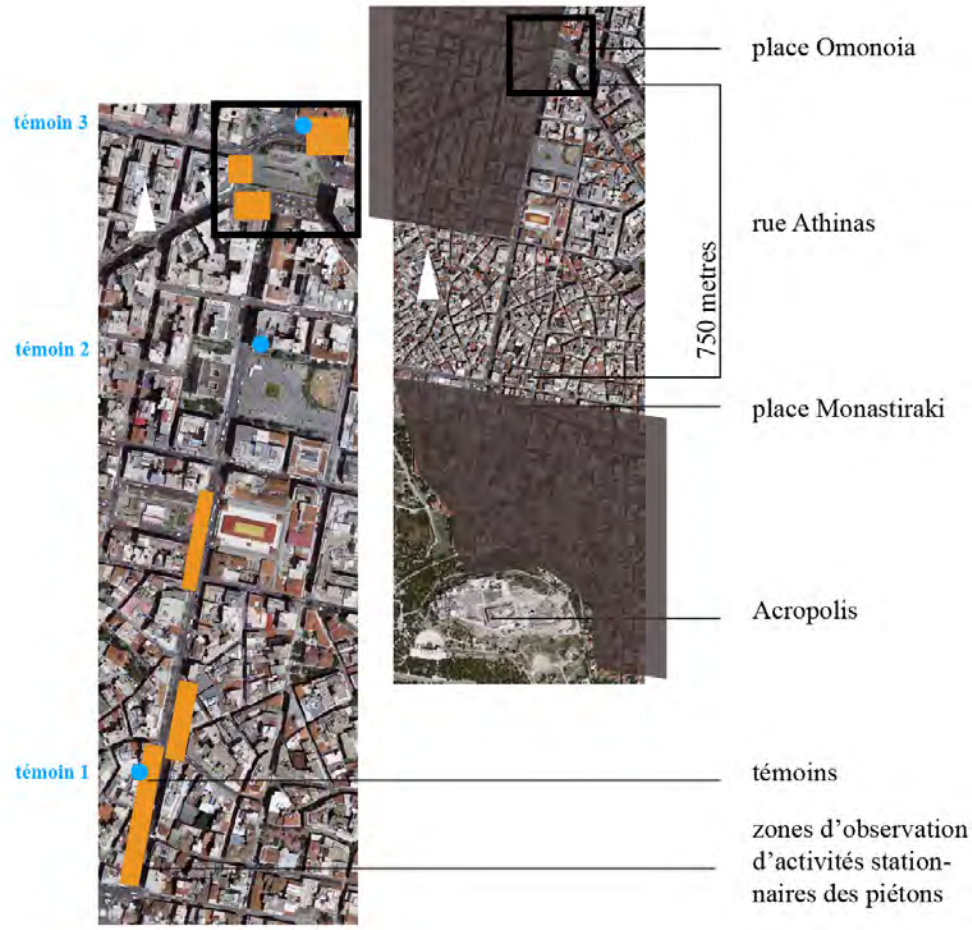


Figure 11 : Figure montrant les deux sites où les observations ont été effectuées (la place Omonoia et la rue Athinas), l'emplacement des témoins et les zones exactes d'observation des activités stationnaires des piétons (Source : fond de carte tirée du site officiel du Cadastre national http://www.ktimatologio.gr/Pages/Default.aspx et retouché par l'auteur)

8.1 Un regard observateur : la marche hors des projecteurs

8.1.1 Partir de la micro-mobilité

Chaque activité pédestre est liée au jugement que nous portons sur un espace en le caractérisant de *vivant* ou de *mort*[2565]. La présence et les comportements des piétons ont un impact considérable sur l'ambiance générale d'un lieu public. Le comportement humain et sa relation complexe avec l'environnement sont la source d'une littérature abondante[2566] en matière de recherche. Pour les géographes, la marche a toujours représenté un outil essentiel pour examiner l'espace physique[2567]. Dès lors, avant de nous rendre sur le terrain, deux questions se sont posées : comment contemplerons-nous la marche et qu'observerons-nous concrètement par rapport à cette pratique ? Quelle relation pourrait-il y avoir entre la marche et le caractère d'un lieu ? Selon la sémiotique urbaine s'occupant largement de cette question, l'homme reçoit et transmet une série de messages à son milieu physique

[2565] ROBERTSON, K.A., « Pedestrians and the American downtown », *The Town Planning Review*, vol. 64, no. 3, 1993, pp. 273-286
[2566] Voir les travaux : HANDY, S., BOARNET, EWING, R., « How the build environment affects physical activity - Views from planning », *American Journal of Preventive Medecine*, vol. 25, 2002, pp. 64-73, LINDAY, N., « It all comes down to a confortable place to sit and watch », *Landscape Architecture*, vol. 68, 1978, pp. 492-498 et JOARDAR, S., NEILL, J., « The subtle differences in configuration of small public spaces », *Landscape Architecture*, vol. 68, 1978, pp. 487-491
[2567] DE CERTEAU, M., L'invention du quotidien, 1. Arts de faire, *op.cit.* Cf. aussi PARSONS, D. L., *Streetwalking the metropolis. Women, the city and modernity*, *op.cit.* Cf. aussi INGOLD, T., VERGUNST, J.L., *Ways of walking ethnography and practice on foot*, *op.cit.*

en marchant[2568], de sorte que le caractère du lieu est indissociable des gens qui le pratiquent. La sémiotique écologique[2569] ajoutera que la forme et la transformation de l'espace physique acquièrent une signification surtout à travers le sens que les gens donnent à cet espace. Cela dit, la manière dont les personnes se meuvent dans l'espace ne peut être interprétée que dans un contexte concret à chaque fois[2570]. L'espace, dira Kim Dovey, est un embrayage de nos corps en mouvement[2571] et, malgré les bouleversements de la technologie quant à la relation entre le corps humain et l'environnement[2572], nos actions dans l'espace continuent à dépendre tant du sensible que de l'émotionnel et du social[2573]. En admettant que toute vie spatiale et sociale soit impossible sans mouvement[2574], nous acceptons que grâce à celui-ci notre cognition nous permet de représenter l'espace et d'apprendre de l'espace qui nous entoure[2575]. Certains proposeront des modèles afin de comprendre la relation entre l'espace réel et la façon dont on y vit et on y agit[2576]. Les études sur le comportement humain à une échelle macroscopique ont – depuis quarante ans – pour but de mieux aménager l'espace urbain et de prévoir sa saturation éventuelle[2577] ; or, cet objectif n'est toujours pas atteint[2578]. Même si l'homme essaye de simplifier son mouvement en codifiant les signes de son environnement[2579], son comportement s'avère imprévisible. Edward Hall[2580] examinera – en introduisant le terme *proxémique* – comment nous évaluons l'espace autour de nous selon des critères sociaux ; d'autres, souligneront en quoi les dispositions physiques déterminent notre orientation et notre navigation dans l'espace[2581]. Notre comportement en tant que piétons, peut, par ailleurs, être influencé par l'âge, le profil[2582], voire même par des objets que l'on porte en marchant[2583]. Les piétons apparaissent alors comme de très bons *scanographes* de l'environnement[2584] et ils présentent un degré élevé de coopération entre eux[2585] ; comprendre leur comportement, requiert une compréhension de leurs besoins[2586] pour pouvoir les satisfaire.

Le comportement pédestre est sujet à des facteurs mesurables comme le confort, le vent, la luminosité, etc.[2587]. Au-delà de cette approche *rationnelle*, les géographes s'inspireront aussi des travaux de sociologues et

[2568] CLAVAL, P., « Géographie et sémiologie », *op.cit.*
[2569] JUAN, S., *Méthodes de recherche en sciences sociohumaines. Exploration critique des techniques*, Paris : PUF, 1999
[2570] HUTCHISON, R., GOTTDIENER, M., « Behavior in public space », In R. Hutchison and M. Gottdiener (eds.), *The new urban sociology*, Boulder, Colorado : Westview Press, 2011 et notamment p. 210
[2571] DOVEY, K., *Framing places. Mediating power in built form*, London, New York : Routledge, 1999
[2572] MIKE, M., « These boots are made for walking... Mundane technology, the body and human-environment relations », *op.cit.*
[2573] LEVY-LEBOYER, C., *Psychologie et environnement*, Paris : Presses Universitaires de France, 1980
[2574] MUNN, N., « Excluded spaces. The figure in the Australian aboriginal landscape », *Critical Inquiry*, vol. *22*, pp. 446-465
[2575] LYNCH, K., *L'image de la cité, op.cit.*
[2576] CAUVIN, C., « Pour une approche de la cognition spatiale intra-urbaine », *Cybergeo : European Journal of Geography*, 1999, (http://cybergeo.revues.org/5043 ; DOI : 10.4000/cybergeo.5043)
[2577] MOUSSAÏD,M., HELBING, D., GARNIER, S., and al., « Experimental study of the behavioural mechanisms underlying self-organization in human crowds », Proc. R. Soc. B, 2009, vol. 276, pp. 2755-2762
[2578] Plusieurs chercheurs ont révélé souvent l'absence de design urbain pour satisfaire les besoins des usagers. Cf. NADERI, J.R., BARANI, R., « Capturing impressions of pedestrian landscapes used for healing purposes with decision tree learning », *Landscape and Urban Planning*, vol. 73, no. 2-3, 2005, pp. 155-166
[2579] TVERSKY, A., KAHNEMAN, D., « The framing of decisions and the psychology of choice », *Science*, vol. 211, no. 4481, 1981, pp. 453-458
[2580] HALL, E., « Handbook for proxemic research », *Anthropology News*, vol. 36, no. 2, 1995 pp. 40-40
[2581] WEISMAN, J., « Evaluating architectural legibility. Way-finding and the built environment », *Environment and Behavior*, 1981, vol. 13, no. 2, pp. 189-204
[2582] GOLSON, H.L., DABBS, J.M., « Line following tendencies among pedestrians. A sex difference », *Personality and social psychology bulletin*, vol. 1, no. 1, 1974, pp. 16-18
[2583] GARLING, T., GARLING, E., « Distance minimization in downtown pedestrian shopping », *Environment and Planning A*, vol. 20, no. 4, 1988, pp. 547-554
[2584] GOFFMANN, E., *Relations in public. microstudies of the public order*, London : The Penguin Press, 1971
[2585] WOLF, M., « Notes on the behavior of pedestrians », In A. Birenbaum and E. Sagarin (eds.), *People in places. The sociology of the familiar,* New York : Praeger, 1973, pp. 35-48
[2586] FRUIN, J.J., *Pedestrian planning and design*, *op.cit.*
[2587] ELYES, Z., GERARD, H., ALAIN, L., « Identification des liens entre comportements piétonniers et qualité environnementale des parcours, In M.A.Granié et J.-M. Auberlet. Le piéton et son environnement. Quelles interactions ? Quelles adaptations ?, Paris, 8 novembre 2007, Paris : COPIE, INRETS, 2007, pp. 211-214

d'urbanistes[2588] en vue d'examiner davantage les facettes sociales et les aspects plus sensibles du comportement humain. La question qui se pose, comme le souligne Herbert Gans[2589], est de savoir quand, comment et pourquoi l'interaction homme-environnement s'effectue. Il existe en effet des facteurs moins visibles pouvant *dicter* la manière dont nous participons à la vie d'un espace public[2590] ; la marche se réalise à cet égard non seulement dans un lieu physique, mais surtout dans un lieu social[2591]. Observer la marche signifie donc observer le lieu et vice versa.

Dans le cas qui nous occupe, la contemplation de la marche ne ciblera pas la foule, mais l'individu ; pour cela il nous a paru indispensable de chercher des outils dans des méthodes utilisées en ethnographie afin de capter les particularités de la relation entre la marche à l'individu : *Another way of life from the native point of view*[2592]. James P. Spradley dira : *Ethnography offers us the chance to step outside of our narrow cultural backgrounds […] and to apprehend the world from the viewpoint of other human beings who live by different meaning systems*[2593]. L'enquête du terrain que nous allons décrire ne prétend pas être une étude ethnographique. Toutefois, elle en utilise certaines méthodes et elle partage son objectif qui consiste à éviter de partir des hypothèses *a priori* en cherchant des questions et leurs réponses au sein du contexte social et spatial examiné[2594]. Observer la marche dans les deux lieux publics nous a révélé deux choses : d'un côté, elle se déploie en tant qu'un fait fonctionnel, avec ses trajectoires, ses pauses et ses gestes directement observables, et d'un autre côté, elle se développe en tant qu'un fait social[2595]. Comprendre où, comment et combien chacun d'entre nous marche, dépend également des aspects sociaux et pas seulement physiques de la ville[2596], et de ce fait, observer les marcheurs d'un lieu peut être un moyen utile pour tirer des conclusions sur les qualités d'un espace public[2597]. Certains soutiendront qu'une meilleure compréhension des pratiques des individus dans les espaces publics peut aider les responsables à concevoir des lieux réussis sans être obligés de recourir à un aménagement trop strict[2598].La qualité d'un lieu dépend de la manière dont les personnes l'utilisent, de leur culture, de leur âge ou de leur classe sociale[2599] ; certaines zones d'un même lieu peuvent être particulièrement accueillantes pour certains usages, tandis que pour d'autres non. Toutefois, la qualité générale du lieu, résulte du caractère, ou mieux des caractères, et des pratiques qui s'y déploient[2600]. Le fait d'observer analytiquement la façon dont les piétons utilisent les lieux se transforme en une méthode de recherche, surtout au sein des travaux de géographie comportementale qui ont fleuri dans les années 70[2601]. Plusieurs chercheurs ont déjà tenté de classer les pratiques des espaces pu-

[2588] À titre indicatif cf. les travaux : SOUCY, C., *Le centre urbain. Discours et stratégies des groupes sociaux*, Paris : Centre de Sociologie urbaine et BARTHES, R., *L'empire des signes*, Genève : A. Skira., 1970
[2589] GANS, H., « The sociology of space: a use-centered view », *City & Community*, vol. 1, no. 4, 2002, pp. 329-339
[2590] QUERE, L., BREZGER, D., « L'étrangeté mutuelle des passants. Le mode de coexistence du public urbain, *Les annales de la recherche urbaine*, no. 57-58, décembre 1992, mars 1993, pp. 89-100
[2591] WORPOLE, K., *The social value of public spaces*, York : Joseph Rowntree Foundation, 2008
[2592] KRAMPEN, M., « Semiotics in architecture and industrial/product design », *Design Issues*, vol. 5, no. 2, 1989, pp. 124-140
[2593] SPRADLEY, J.P., *The ethnographic interview*, New York : Holt, Rinehart and Winston, 1979
[2594] *Ibid.*
[2595] LEE, J., INGLOD, T., « Fieldwork on foot. Perceiving, routing, socializing », In S. Coleman and P. Collins (eds.), *Locating the field. space, place and context in anthropology,* Oxford : Berg, 2007, pp. 67-86
[2596] FORGIONE, N., « Everyday life in motion. The art of walking in late nineteenth century Paris », *The Art Bulletin*, vol. 87, no. 4, 2005, pp. 664-687 et notamment p. 673
[2597] SHAMSUDDIN, S., UJANG, N., « Making places. The role of attachement in creating the sense of place for traditional streets in Malaysia », *Habitat International*, vol. 32, no. 3, 2008, pp. 399-409
[2598] BOSSELMANN, P., *Urban transformation. Understanding city design and form,* Washington : Island Press, 2008
[2599] MEHTA, V., « Evaluating public space », *Journal of Urban Design*, vol. 19, no.1, 2014, pp. 53-88
[2600] LANG, J., *Urban design. A Typology of procedures and products*, *op.cit.*
[2601] BARKER, R.G., *Ecological psychology. Concepts and methods for studying the environment of human behavior*, Stanford, California : Stanford University Press, 1968. Cf. aussi ITTLESON, W.H., « Environmental perception and contemporary perceptual theory », In H.M. Proshansky, W. H Ittleson and L.G. Rivlin (eds.), *Environmental psychology. People and their settings*, New York : Holt, Rinehart and Winston, 1976

blics[2602], certains se focalisant sur l'examen des trajectoires piétonnières dans des espaces clos[2603], et d'autres dans des espaces ouverts[2604]. Afin d'examiner les pratiques des piétons, nous avons décidé de les diviser en deux catégories d'activités : stationnaires et ambulantes.

Même si l'observation des piétons est dépendante de l'œil subjectif de l'observateur, elle demeure une méthode capable de donner des informations fiables. Tout d'abord, elle témoigne de la trajectoire exacte, qui, si elle n'est pas entravée par des obstacles majeurs, est le produit d'une série de décisions et révèle les préférences du marcheur. Depuis l'école de Chicago[2605], les sociologues commencent à examiner les piétons en cherchant à approfondir des facteurs, comme le sens, qui influencent leur comportement ; de fait, au fil des ans, les améliorations successives de la méthode d'observation ont permis d'établir certaines règles permettant la répétition fiable des enquêtes[2606]. Cependant, l'obstacle majeur réside dans le fait que la distance entre l'objet observé et l'observateur, ainsi que le positionnement de l'œil de ce dernier, peuvent considérablement influencer l'information[2607]. Le choix de l'échantillon est également important tant pour l'observation non déguisée, que déguisée[2608].

David Silverman dira : *Any good researcher knows that your choice of method should not be predetermined*[2609]. En suivant les pas de Silverman, et partant de la question *que se passe-t-il ici* ? Le chercheur aboutit rapidement à des questionnements plus spécifiques : qui fait quoi, comment il le fait ou pourquoi, à quel moment le fait-il[2610] ? Dans notre cas, la difficulté était de pouvoir *constater* les faits qui ont un lien direct avec la marche et ceux qui n'en ont pas.

Miles Richardson, dans son travail sur les *plazas* de Costa Rica, se demandera : *Y a-t-il une certaine culture du lieu qui surgit*[2611] ? Il utilise le terme *settings*, que nous proposons de traduire ici par *dispositions*, pour décrire les activités observées au sein d'une zone examinée. En effet, même si un itinéraire pédestre présente une continuité – ayant un début, une fin et un rythme plus ou moins stable – avec un regard plus attentif, nous constatons que la marche est considérablement modifiée par les différentes *dispositions*. Les piétons interprètent leur environnement et y adaptent constamment leur mouvement, de sorte que le marcheur agit à la fois individuellement et dans un cadre formé collectivement. Chaque trajet individuel fait ainsi partie des multiples *dispositions* d'usage qui donnent un caractère distinct à l'espace public examiné. Or, comme le souligne Amos Rappoport, ce qui crée réellement le caractère d'un lieu, ce n'est pas uniquement l'existence des objets ou des activités, mais la manière dont ils sont associés entre eux[2612].

[2602] FRANCIS, M., « What is public life? » In A. Vernez Moudon & W. Atoe (eds.), *Urban design. Reshaping our cities*, Washington : University of Washington, 1994, pp. 85-96. Cf. aussi CHAPIN, F.S., Jr., BRAIL, R.K., « Human activity systems in the metropolitan United States », *Environment and Behavior*, vol. 1, 1969, pp. 107-130. Cf. aussi HESTER, R.T, *Neigborhood space*, New York : Halsted Press, 1975

[2603] ZACHARIAS, J., « Exploratory spatial behaviour in real and virtual environments », *Landscape and Urban Planning*, vol. 78 no. 1-2, 2006, pp. 1-13

[2604] BROWER S., « Streetfront and sidewalk », *Landscape Architecture Quarterly*, 1973, no. 63, pp. 364-369

[2605] ABBOTT, A., « Of time and space. The contemporary relevance of the Chicago School », *Social Forces*, vol. 75, 1997, pp. 1149-1182

[2606] REISS J.A., « Systematic observation of natural social phenomena », *Sociological Methodology*, vol. 3, 1971, pp. 3-33 et notamment p. 4

[2607] LIVINGSTHON, E., *Making sense of ethnomethodology*, London : Routledge & Kegan Paul, 1987

[2608] PATTON, M. Q., *How to use qualitative methods in evaluation*, Newbury Park, California : Sage Publications, 1987

[2609] SILVERMAN, D., *Doing qualitative research. A practical handbook*, London : Sage Publications, 2005

[2610] SPRADLEY, J.P., *Participant observation*, New York : Holt. Rinehart and Winston, 1980 et notamment p. 73

[2611] RICHARDSON, M., « Culture and the urban stage », *op.cit.*

[2612] RAPOPORT, A., « The notion of urban quality », *Area*, vol. 1, no. 3, 1968, pp. 17-26

Les sciences ayant trait à la ville ont souvent tendance à décrire les piétons comme des *usagers*[2613], ce qui est utile pour les recherches quantitatives visant les piétons comme des unités mobiles, participant au système des transports. En cherchant seulement à satisfaire les besoins *quantifiables* d'un usager, l'aménagement ne *creuse* pas plus profondément. Approcher les marcheurs comme des usagers, aide les aménageurs à faire certaines simplifications et à prendre des décisions, mais cela risque de voiler d'autres questionnements. Un usager a certains besoins *évidents* : le confort du mouvement et l'accessibilité aux activités nécessaires ; l'aménagement doit alors comprendre davantage ces besoins. De fait, deux personnes peuvent marcher très différemment sur le même itinéraire. Comme Setha Low le souligne, il existe différentes formes de s'engager par rapport à l'environnement : *Places are created by controversing activities and needs*[2614]. Cela nous amène à constater que le comportement du marcheur est un résultat créé par le *dialogue* qui n'existe pas toujours entre : les habitants eux-mêmes, les habitants avec la ville et les habitants avec les aménageurs. La marche crée ainsi une relation entre les pas, les sens, les émotions et les pensées de l'homme dans l'espace. Le degré de cette relation et sa durée varient, mais la marche offre le temps et le cadre nécessaires à *l'usager* pour qu'il se concentre sur d'autres choses au lieu de chercher son orientation au cours de son trajet. Le marcheur peut ainsi se débarrasser de l'objectif primaire de son mouvement et *utiliser* autrement l'espace : il peut satisfaire son intérêt, abandonner son regard et se laisser emporter par ce qui l'entoure.

David Seamon soutient que le parcours du piéton est imprégné d'une rythmicité et il appelle l'ensemble de ces rythmicités : *body ballets*[2615]. Selon lui, ces derniers désignent l'ensemble de trois manières de se comporter dans la rue : le mouvement, le repos et la rencontre ; cette triade s'impose également à la vie publique et personnelle de chacun. Seamon compare l'arrêt au sentiment de familiarité, à l'heure du repos à la maison ; il représente la régularité, la répétition et l'aspect cyclique. Le mouvement se rapproche de la nouveauté, de l'exploration, de l'alerte et de l'absence de force. Pour lui, la fréquentation et l'ambiance réussie des lieux publics sont liées à la variété de ces ballets de comportements dans l'espace, *space ballets*. Cependant, pour que ces ballets soient variés, les lieux doivent présenter : une attractivité, une singularité, une diversité, du confort et une identité. Nous avons choisi ici d'examiner en quoi la place Omonoia et la rue Athinas offrent des possibilités pour qu'une variété de pratiques dans l'espace public fleurisse.

Un bref regard sur la bibliographie grecque autour de la question de la marche, montre que les ingénieurs grecs ont, jusqu'à très récemment, analysé les comportements des marcheurs au sein de recherches plus générales portant sur la *gestion des flux*[2616]. Le mouvement des marcheurs présente en effet de fortes ressemblances avec le mouvement des véhicules dont la vitesse dépend de la surface qui leur est attribuée. Or, dans un effort pour améliorer l'espace public, les aménageurs mettent en cause le confort du piéton. Souvent, les responsables approchent l'espace du piéton comme un espace présentant des dimensionnements standardisés et ils divisent le trottoir en zones spécialisées pour les *aveugles* ou pour le mouvement rapide afin d'éviter les congestions[2617]. En

[2613] JEANNOT, G., « Services publics : l'usager, le client, le consommateur », *Urbanisme*, no. 307, 1999, pp. 52-55. Le terme *usager* apparaît au Moyen Âge pour désigner la personne partageant une chose commune avec d'autres personnes
[2614] LOW, S., « Public space, politics and democracy », *op.cit.*
[2615] David Seamon, appellera *body ballet* l'ensemble de gestes et de mouvements d'un individu pour réaliser une tâche particulière ou un objectif. *Space ballet*, continuera Seamon, désigne la coordination de multiples *body ballets* au sein d'un environnement. Cf. SEAMON, D., *A geography of the lifeworld. Movement, rest and encounter*, *op.cit.*
[2616] ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., ΠΕΡΠΕΡΙΔΟΥ, Δ.Γ., « Σχεδιασμός με στόχο την εξυπηρέτηση πεζή μετακινήσεων », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 3, 2007, pp. 33-43
[2617] ΦΡΑΤΖΕΣΚΑΚΗΣ, Ι.Μ., ΠΙΤΣΙΑΒΑ-ΛΑΤΙΝΟΠΟΥΛΟΥ, Μ., ΤΣΑΜΠΟΥΛΑΣ, Δ., « *Πεζοί », op.cit.*

outre, les ingénieurs définissent comme espace optimal de la marche un couloir où le piéton peut se mouvoir sans obstacles ; cette surface est en réalité beaucoup plus petite que l'espace réel dans lequel le piéton se déplace. Nous avons alors choisi d'approcher la marche non pas comme un mouvement circulatoire ininterrompu, mais comme un comportement dans un espace public offrant plusieurs possibilités d'action.

Nous sommes partis de l'hypothèse selon laquelle le mouvement de chaque piéton procède de deux grandes forces : d'un côté, il est régi par des règles inhérentes au mouvement des foules, et de l'autre côté, il est le résultat des intentions et des actions personnelles de chacun[2618]. On a déjà évoqué que les piétons sont guidés par le but de leur trajet et qu'ils tentent généralement d'éviter les espaces trop encombrés[2619]. Le mouvement des foules présente des caractéristiques particulières et il dépend d'une multitude de facteurs[2620] ; l'on constate cependant trois règles générales : les piétons évitent les grands détours pendant leur trajet, ils suivent une vitesse confortable en maintenant un minimum de distance avec les autres piétons et ils adaptent leurs vitesses à celles de ceux qui les entourent. Les piétons, contrairement aux véhicules, ne marchent pas sur une ligne droite, même si la surface qui leur est attribuée est rectiligne, ils s'arrêtent soudainement, ils s'assoient, ils discutent avec d'autres personnes, ils modifient leur trajet pour faire du lèche-vitrine, etc. Malgré tous ces aspects de non régularité qui font que la marche semble chaotique, le comportement du piéton est marqué par le principe d'efficacité, car, même inconsciemment, il suit une stratégie lui permettant d'optimiser son trajet par rapport au temps et à l'énergie[2621]. Cependant, même si le piéton a l'intention de suivre la trajectoire la plus courte, ce n'est que rarement possible, de sorte que son parcours se transforme le plus souvent en une combinaison de lignes courbes et droites. Enfin, malgré certains *obstacles* liés à l'environnement, comme la présence d'autres personnes et de véhicules, les piétons présentent une grande capacité à s'auto-organiser dans l'espace[2622].

Le mouvement du piéton ne peut cependant pas être réellement anticipé dans la conception d'un espace public. Sur une échelle macroscopique, la forme de sa trajectoire est guidée par les points de départ, de destination et de pause. En regardant plus en détail, les trajets des piétons sont formés par de minutieux changements corporels qui créent *une chorégraphie*[2623] de mouvements difficilement analysés de loin. Les usages d'un lieu public dévoilent différents moyens d'interactions physiques et sociales au cours de l'action de la marche[2624], et ces interactions sont au cœur de l'ambiance finale des lieux. Toutefois, ces échanges ne prennent pas toujours la forme d'un échange verbal ou tactile. Le regard, l'arrêt momentané face à un objet, lever la tête vers le ciel pour observer un bâtiment ou être attentif avant de traverser la rue, sont de nombreuses formes d'attachement à l'environnement et aux autres.

La première sortie sur le terrain fut révélatrice en richesse de gestes, de comportements et de zones fréquentées, encombrées, *aveugles* et où peu de choses se passent. Miles Richardson fait la distinction entre la marche en tant que *traversée* dans l'espace et en tant que *pratique* dans un lieu. Nous nous sommes rendu compte que plutôt que

[2618] ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., « Οι μετακινήσεις πεζή. Ιστορία και προοπτικές », *op.cit.*
[2619] « The wisdom of crowds », *The Economist*, 17 december 2011
[2620] CUTINI, V., « Urban space and pedestrian movement - a study on the configurational hypothesis », *op.cit.*
[2621] DAAMEN, W., HOONGENDOORN, S., « Controlled experiments to derive walking behavior », *EJTIR*, no. 1, 2003, pp. 39-59
[2622] HELBING, D., MOLNÁR, P., FARKAS, I. J., et al., « Self-organizing pedestrian movement », *Environment and Planning B: Planning and Design*, vol. 28, 2001, pp. 361-383
[2623] GERMON, O., « Les choréographies urbaines des piétons parisiens. Entre règles spatiales et règles sociales », *op.cit.*
[2624] VERGUNST, J., « Rhythms of walking. History and presence in a city street », *Space and Culture*, vol. 13, no. 4, 2010, pp. 376-388

d'observer la marche en tant que mouvement, il fallait la contempler comme une pratique davantage sociale[2625]. En nous appuyant sur la phrase de Sylvain Tesson selon laquelle : *Le géographe est avant tout un voyageur*[2626], la première étape de notre enquête sur le terrain fut *exploratoire*, et elle s'est étendue sur un mois (juin 2012) pendant lequel nous avons arpenté les sites trois jours par semaine. L'objectif, enregistrer des mots-clés ou des éléments des lieux qui apparaissaient au cours de ce trajet *sans conditions* (Figure 12).

[2625] En effet, une activité sociale n'est pas considerée comme étant seulement l'interaction verbale, mais aussi le fait de regarder des évé-nemnts ou d'autres personnes. Cf. UNGER, D.G., WANDERSMAN, A. « The importance of neighbors. The social, cognitive, and affective components of neighboring », *American Journal of Community Psychology*, vol. 13, 1985, pp.139-170

[2626] TESSON, S., *Petit traité sur l'immensité du monde*, Paris : Des Équateurs, 2005

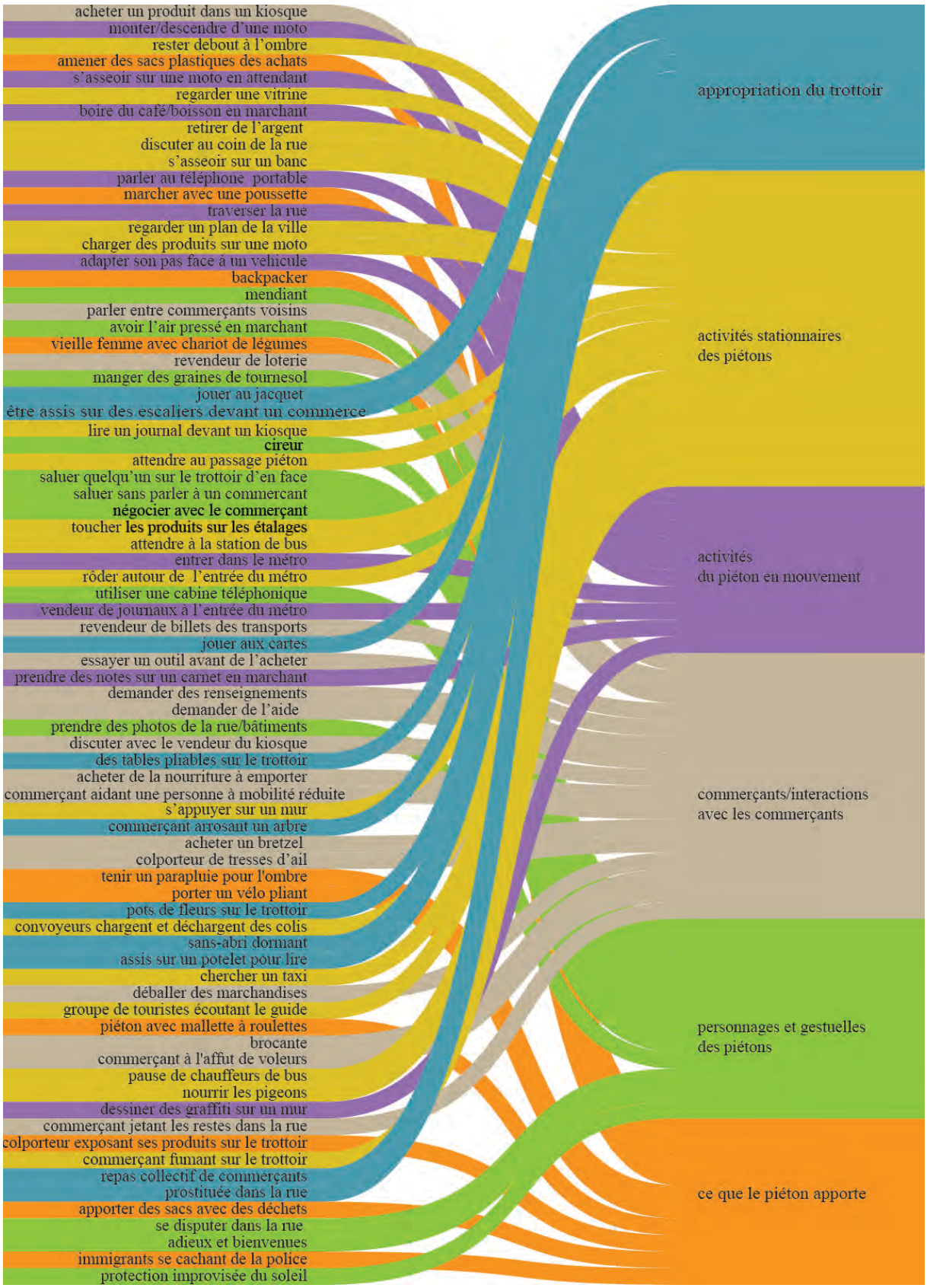


Figure 12 : Tableau résumant les activités observées dans un premier temps sur le terrain (la rue Athinas et la place Omonoia), et tentative de de les diviser en six typologies (Source : figure créée par l'auteur suite au travail *in situ*)

En l'espace d'une heure, nous avons marché deux fois sur chaque trottoir de la rue *Athinas* en faisant aussi le tour de la place *Omonoia*. Face à une grande variété de faits à contempler sur la pratique de la marche, il fallait choisir des choses pouvant être, dans un premier temps, objectivement observées. Le trajet, le regard, la rencontre, la traversée de la rue, la pause et le ralentissement des pas ont été sélectionnés en tant que *comportements* de base et possibles d'être observés étant donné les conditions et le but de l'enquête.

Cette première phase d'observation nous a permis de poser quelques questions par rapport à l'approche de la pratique de la marche : pourquoi certains lieux accueillent-ils des passants et d'autres non ? Comment la trajectoire du piéton s'adapte-t-elle à l'environnement ? Quelles informations pouvons-nous tirer de la cohabitation entre les piétons et les voitures ? Pourquoi ces deux lieux, non piétonnisés, se caractérisent-ils par une si grande fréquentation pédestre ? Ainsi, avons-nous divisé le terrain d'examen en de plus petites zones d'observation, d'abord pour faciliter l'enquête, mais aussi parce que ni l'axe ni la place ne présentent une homogénéité d'usages sur toute leur longueur.

Edgar Allan Poe parlera du spectacle qu'une foule de piétons offre à travers la richesse des gestes, des personnages et des figures : *The tumultuous sea of human heads filled me therefore with a delicious novelty of emotion*[2627]. Dans le cas de la rue *Athinas* et de la place *Omonoia*, certaines zones présentent une intensité d'activités et de mouvements piétonniers, autour des stations du métro, près des kiosques et sur les croisements des rues ; l'on a constaté de façon générale que la marche ne s'effectue pas uniquement dans les espaces qui lui sont consacrés officiellement. La linéarité de la rue *Athinas* et la forme carrée de la place *Omonoia* ne déterminent que la forme des trajectoires, mais une observation plus attentive a révélé que ces dernières sont beaucoup plus multiformes *dans* l'espace et pas seulement *sur* le sol guidées par les activités aux rez-de-chaussée. Les commerces de ces deux endroits s'adressent à un public varié issu principalement de la classe populaire. Une forte perméabilité caractérise la relation entre l'espace public et l'espace privé sur tout l'axe de la rue *Athinas*. Les limites entre ce qui est considéré comme *dedans* et ce qui est considéré comme *dehors* sont floues et constamment transformables. Le trottoir – le seuil entre le *monde* de la chaussée et le *monde* du commerce – est en soi un lieu complexe à observer ; il s'agit d'une surface fortement convoitée par des usages différents, une zone de conflits mais aussi de négociations et de compromis. Nous avons choisi de diviser le trottoir en sous-zones de mouvement, de pause, d'appropriation par les commerçants, d'appropriation par les passants et d'attente.

Une première observation sur la marche a révélé qu'elle présente certaines caractéristiques communes que partagent les piétons. Elle est tout d'abord divisée en séquences *d'allures homogènes* : la marche lorsqu'on s'approche d'une station de bus ou d'une entrée de métro, continue et non interrompue le long des vitrines, lorsque l'on traverse la rue, et la marche sinueuse. L'itinéraire d'une personne semble alors se tisser à travers des séquences interconnectées, mais aussi autonomes. Au-delà de la complexité des trajectoires en tant que telles, décodifier les dispositions des usages d'une zone a également présenté un défi. Le comportement des piétons à l'intérieur de cette dernière n'est pas représentatif de l'ensemble de l'ambiance d'un espace et la constatation

[2627] POE, E.A., « The man of the crowd », In *Tales,* London : Wiley & Putman, 1846, pp. 219-228

qu'un coin de rue attire le bavardage entre les passants ne révèle pas, directement, les raisons pour lesquelles cet espace favorise cet usage.

Afin d'analyser au mieux la pratique de la marche au sein des deux lieux examinés, nous avons recouru à différents *outils*. Trois méthodes d'observation ont été retenues : l'entretien avec des témoins, dont l'objectif est la compréhension du contexte de chaque lieu et des modèles généraux des mouvements des piétons au quotidien, l'observation directe statique, dans le but de déterminer des usages particuliers des lieux et leur liaison avec le mouvement des passants, et finalement, le suivi des piétons[2628], afin d'examiner en détail le parcours du piéton en soi. Les témoins (témoin 1, témoin 2 et témoin 3) ont été sollicités par rapport à l'emplacement de leur commerce dans la zone examinée (Figure 11). Nous avons cherché des témoins dont les commerces se trouvent sur des points stratégiques au sein de la zone d'observation. Cependant, une fois sur le terrain, peu de commerçants étaient disposés à participer aux entretiens. Parmi les quinze qui ont été sollicités, neuf ont répondu qu'ils n'avaient pas le temps, un autre qu'il n'avait pas envie de parler de la marche et de la vie de la rue alors qu'il ne savait pas si son commerce allait exister encore à la fin de l'année, et deux se méfiaient des objectifs de notre enquête. Nous nous sommes enfin basés sur le discours de trois commerçants dont la présence quotidienne dans la zone de l'enquête leur permet d'avoir une bonne connaissance des régularités, des irrégularités et des particularités de l'usage des lieux[2629].

Les entrevues se sont déroulées à l'intérieur du magasin pendant les heures d'ouverture au public et pour cette raison la discussion était très souvent interrompue par des clients qui entraient ; cet obstacle, à première vue, a finalement été particulièrement utile pour les conclusions de l'enquête. En effet, les interruptions ont montré un haut niveau de familiarité entre les commerçants et certains clients. Toutefois, au-delà des informations tirées de manière hasardeuse comme celle-ci, la grande partie de l'entretien s'est fondée sur un questionnaire rédigé à l'avance[2630] (Annexe 24). D'une manière générale, les commerçants répondaient rapidement aux questions et passaient plus de temps à parler des problèmes liés au commerce dans la zone. Les commerçants se connaissent assez bien entre eux et ils ont le sentiment d'appartenir à une communauté ; ceci s'explique notamment par le fait que les propriétaires de plusieurs commerces de la rue *Athinas* sont les mêmes au fil des ans.

> *Avec ceux qui sont ici depuis longtemps il existe une sorte de solidarité… si moi je n'ai pas ce que le client cherche, je vais l'envoyer chez un autre commerçant qui l'a probablement... bref, les règles de la concurrence existent, mais nous comprenons tous que nous ne pouvons pas survivre individuellement dans une rue qui est tellement menacée par les commerces qui se trouvent ailleurs.* [témoin 3]

Les commerçants connaissent assez bien les magasins qui sont complémentaires, mais aussi ceux qui font partie de la concurrence dans toute la zone.

> *La rue n'est pas très grande non plus, si vous demandez à n'importe qui d'entre nous ici, il peut vous orienter par rapport à un produit, il peut vous dire où trouver ce que vous cherchez. Cela à mon avis est une bonne chose. Certes, théoriquement je veux gagner plus que l'autre, mais si les choses vont mal dans la rue, elles iront mal pour tout le monde.* [témoin 2]

[2628] La méthode de *suivis des piétons* est largement utilisée au sein des travaux d'observation du comportement des piétons dans des espaces intérieurs. Cf. ZACHARIAS, J., « Shopping behavior at the Alexis-Nihon Plaza in Montreal », *Journal of Shopping Center Research*, vol. 7, no. 2, 2000, pp. 67-79
[2629] TREMBLAY, M.A., « The key informant technique: A nonethnographic application », *op.cit.*
[2630] Cf. Annexes

L'apport le plus important des témoins fut leur regard comparatif entre le présent et le passé des lieux. Si les deux endroits conservent *grosso modo* au fil des ans le même type d'usages, les témoins ont confirmé qu'il y a des changements considérables en matière de fréquentations et d'ambiance, qu'un œil *non habitué* ne peut facilement repérer.

> *Il y a du monde ici le soir, les gens passent... car il y a tous ces bars à côté, avant ce n'était pas comme ça... et puis, je constate qu'après l'inauguration du métro, toute la zone a gagné en clientèle... car c'est facile avec le métro, et regardez, les trottoirs sont très larges maintenant, je pense que c'est agréable pour les gens de marcher comme ça.* [témoin 1]

L'observation directe fut le deuxième outil pour l'examen des pratiques piétonnes afin de tirer des informations qui ne seraient pas influencées par l'opinion subjective des témoins. Parmi les nombreuses manières d'appliquer la méthode d'observation au sein d'une enquête[2631], observer la marche fut dans notre cas un acte *processuel* et *articulatoire*. Processuel parce qu'il était modifié légèrement au fur et à mesure selon le recueil des informations, et articulatoire car il a combiné plusieurs formes d'observation ; l'écoute, la vision, le croquis sur le terrain et la photographie.

Influencés par Susan Hall qui disait : *The city street however spreads the center out, ofthen allowed for numerous smaller centers or pulses along the line*[2632], nous avons choisi d'observer la marche à partir de deux échelles, l'une, touchant l'ensemble du terrain via les suivis des piétons, et l'autre, portant sur des zones spécifiques ; trois zones d'observation ont été choisies pour la place *Omonoia* et trois pour la rue *Athinas* (Carte 54) (Carte 55). Focaliser notre regard sur des zones plus restreintes et représentatives de la rue et de la place, nous a permis de tirer des informations plus précises. L'observation a été faite à l'œil nu et les informations ont été enregistrées – à l'aide d'un calque – sur un fond de carte de la zone spécifique observée à chaque fois. Deux types d'informations ont été recherchés : tout d'abord, des éléments que nous nommons ici objectifs, les faits observables comme la pause ou s'asseoir sur un banc, et des éléments subjectifs de la marche, comme l'interrelation avec les autres piétons, l'appropriation du lieu, etc.

La variété des comportements des passants n'a pas permis de les catégoriser facilement. Nous avons essayé de comprendre de quelle manière le piéton, en marchant, interagit avec son environnement et quelles sont les informations que cette interaction révèle par rapport au caractère de l'espace public[2633]. Vu que l'observation reste une méthode détachée de l'objet observé[2634], nous n'avons pas pu répondre à certaines questions, comme par exemple : pourquoi un piéton passe beaucoup de temps devant une vitrine ou pourquoi il traverse la rue à un moment spécifique de son parcours ? De plus, comme chaque méthode fondée sur la psychologie environnementale, l'observation des piétons fournit des données qualitatives qui ne peuvent pas être statistiquement justifiées[2635]. Cette observation a ciblé des zones spécifiques au sein du terrain examiné et elle a tenu compte d'une pléthore d'éléments repérés dans l'ensemble du lieu, comme son ambiance et son fonctionnement général : *Le*

[2631] ARBORIO, A.M., FOURNIER, P., SINGLY, F., *L'enquête et ses méthodes. L'observation directe*, Paris : Nathan, 1999
[2632] HALL, S., *City, street and citizen. The measure of the ordinary,* London : Routledge, 2012*,* et notamment p. 125
[2633] Pour une recherche similaire cf. ZEKRI, E., HEGRON, G., LEGENDRE, A., « Identification des liens entre comportements piétonniers et qualité environnementale des parcours », Dans *Le piéton et son environnement. Quelles interactions ? Quelles adaptations ?,* 8 novembre 2007, Paris, Arcueil : INRETS, 2008
[2634] http://www.socialresearchmethods.net/
[2635] UZZELL, D.L., ROMICE, O.R., « L'analyse des expériences environnementales », Dans G. Moser et K. Weiss (dir.), *Espaces de vie. Aspects de la relation homme-environement*, Paris : Armand Colin, 2003, pp. 49-83

chercheur se fait en quelque sorte éponge […] Il se questionne dans l'optique d'orienter sa prise d'information[2636].

Le suivi des piétons a été la troisième méthode d'examen de la marche. Les suivre sans qu'ils s'en rendent compte, a permis d'enregistrer les caractéristiques *spontanées* de la marche telles que les gestes, les rythmes et les hésitations. Le suivi des piétons était, dans les années 90, une méthode assez répandue au sein des recherches en matière d'aménagement pour codifier leur comportement[2637]. Les premières observations des foules de piétons avaient pour but de mesurer le succès des voies commerciales. Ensuite, cette observation s'est focalisée petit à petit sur certaines catégories d'utilisateurs[2638], mais elle s'est limitée, dans les années 60, à des questionnaires assez larges afin de comprendre des choix des trajets[2639]. La poursuite du parcours du piéton fut ensuite empruntée comme méthode – par des enquêtes plus localisées – pour analyser le fonctionnement de lieux intérieurs ou extérieurs – comme c'est le cas des musées – intensivement parcourus par les piétons[2640].

Afin de contextualiser la marche, nous avons choisi de la suivre de près. Le suivi des piétons engage un double ancrage dans l'espace : la personne observée et la personne qui observe. *Promeneur le géographe s'interroge […] afin de passer d'un regard gratuit à un regard investigateur*[2641]. Si la technologie du GPS est de plus en plus attractive car elle permet d'établir d'importantes bases de données sur les parcours pédestres, le suivi des piétons et l'enregistrement manuel du trajet sur un fond de carte, présente, aussi, certains avantages[2642]. Il s'agit d'une méthode permettant au chercheur d'avoir un contrôle du trajet et de la relation que le piéton tisse avec son environnement, tout en notant en détail des comportements imprévus.

Observer les piétons ne fut, certes, qu'un témoignage du résultat de l'action de marcher sans pouvoir s'interroger sur les motivations et sur la manière dont la marche est vécue. La valeur de ce type d'observation réside cependant le fait que les trajets sont captés en temps réel, offrant ainsi au chercheur une fraîcheur des données qui se perd quand les piétons sont interrogés *a posteriori* sur leurs trajets[2643]. Au cours des suivis, des éléments de l'environnement physique sont la première chose qu'il faut repérer : des obstacles, des kiosques, des limites ou tout ce qui peut influencer directement la trajectoire du piéton[2644]. Les travaux de William H. Whyte et de Donald Appleyard furent représentatifs à cet égard[2645]. Plus récemment, l'observation à partir des capteurs numériques permet la simulation des flux piétonniers et l'anticipation de l'intensité de l'usage de certaines parties de la trame urbaine[2646]. La cartographie comportementale permet de spatialiser les modèles du mouvement piéton-

[2636] MARTINEAU, S., « L'observation en situation. Enjeux, possibilités et limites », *Recherches Qualitatives*, no. 2, 2005, pp. 5-17
[2637] GARBRECHT, D., « Pedestrian paths through a uniform environment », *The Town Planning Review*, vol. 42, no. 1, 1971, pp. 71-84
[2638] Il s'agit d'une large gamme de profils d'usagers de la rue, comme les passants, les *window shoppers*, les clients entrant directement, etc. Cf. MESEROLE, W.H. , « The qualitative character of pedestrian traffic », *American Marketing Journal*, vol. 2, no. 3, 1935, pp. 157-162
[2639] MILLONIG, A., GARTNER, G., « Monitoring pedestrian spatio-temporal behaviour », In *Workshop on Behaviour Monitoring and Interpretation BMI*, Osnabrück, Germany, 10 September 2007
[2640] MARIANNI-ROUSSET, S., « La méthode des parcours dans les lieux d'exposition », Dans M. Grosjean et J-P. Thibaud (eds.), *L'espace urbain en méthodes,* Marseille : Parenthèses, 2001, pp. 29-44
[2641] PANERAI, Ph., *Élements d'analyse urbaine*, *op.cit.*, et notamment p. 12
[2642] BONNET, E., LASSARRE, S., « Analyse spatiale des déplacements des piétons en milieu urbain du point de vue des traversées afin d'évaluer l'exposition au risque d'accident », *Territoire en mouvement. Revue de géographie et aménagement*, vol. 1, 2008, pp. 2-13
[2643] BROWN, S., *Retail location, a micro scale perspective*, Aldershot, Hants, England : Avebury, 1992
[2644] STILITZ, I. B., « Pedestrian congestion », In D.V Canter (eds.), *Architectural Psychology*, London : RIBA Publications, 1970
[2645] WHYTE, W.H., *The social life of small urban spaces, op.cit.* Cf. aussi APPLEYARD, D., GERSON, M.S., LINTELL, M., *Livable streets*, Berkeley : University of California Press, 1981
[2646] Voir en particulier les travaux du laboratoire *Space Syntax* à Bartlett Architecture School de Londres (https://www.bartlett.ucl.ac.uk/space-syntax)

nier afin de mieux comprendre la fonction des lieux publics[2647]. Dès lors, l'empreinte d'un grand nombre de trajectoires pédestres sur des fonds de cartes, révèle des *tendances de comportement* qui sont particulièrement utiles pour les aménageurs[2648].

Toutefois, observer le piéton sur le terrain fournit une valeur ajoutée car le *présent* du lieu parcouru acquiert une grande importance[2649] et le fait de suivre les pas du marcheur peut révéler des informations relatives à l'état spécifique du parcours en temps réel. Aaron Cicourel souligne que l'être humain regarde et sent davantage que ce qu'il est capable de communiquer avec le langage[2650], et pour cette raison la marche est en soi un moyen très expressif de communication. Georges Perec s'intéressera aussi aux détails qui ne sont pas directement visibles dans l'espace public en essayant de capter *ce qui se passe* quand *rien ne passe*[2651].

Les piétons que nous avons suivis – un échantillon par ailleurs restreint – ont été choisis au hasard, mais nous avons néanmoins essayé d'assurer une certaine représentativité des âges et des classes sociales. Cette méthode a soulevé quelques questions d'ordre éthique[2652]. Tout d'abord, il fallait respecter l'anonymat des personnes observées et c'est pour cela que nous n'avons fait aucun enregistrement audio ou vidéo. Nous avons suivi les piétons à une distance de six mètres environ, en enregistrant, à l'aide d'un micro, nos commentaires sur la trajectoire de la marche et le comportement de la personne observée. Notre présence en tant qu'observateurs dans le lieu a été plusieurs fois *ressentie* par les autres ; le fait même de ne pas suivre le rythme des marcheurs sur le trottoir, à très vite attiré l'attention de certains d'entre eux. Il a fallu donc développer certaines astuces pour paraître *normal*. L'on a évité de prendre des photos et nous nous sommes limités à prendre des notes sur un carnet pour inscrire l'itinéraire du piéton observé ; cependant, l'enregistrement avec un micro cravate a été la méthode la plus adaptée au but de l'enquête.

Nous avons décidé d'approcher la marche dans sa continuité et de suivre le piéton lorsqu'il ne se trouve pas dans un état *stationnaire*. Chaque piéton forme un tracé qui lui est propre, mais les personnes marchent différemment quand ils sont seuls ou quand ils sont en groupe[2653] car le rythme des pas de chacun influence considérablement les pas des autres[2654]. Nous avons décidé de ne pas examiner les cas de la marche en groupe et de nous focaliser sur les piétons individuels. Quelques questions sont apparues dès le départ : Comment délimiter les parcours observés ? Où commencer à suivre le piéton et où cesser de le faire ? Que faut-il observer pendant qu'on le suit ? Le parcours observé (suivi des piétons) a été ainsi scindé en quatre séquences de base : le mouvement, l'arrêt, la traversée de la rue et l'interaction du piéton avec l'environnement[2655], que nous avons choisi de diviser en deux phases principales, celle qui consiste à regarder les vitrines ou les étalages, et celle qui repose sur l'échange avec

[2647] LEGENDRE, A., DEPEAU, S., « La cartographie comportementale. Une approche spatiale du comportement », Dans G. Moser et K. Weiss (dir.), *Espaces de vie. Aspects de la relation homme-environnement*, Paris : Armand Colin, 2003, pp. 267-299
[2648] *Ibid.*
[2649] BONAMY, J., BRACHET, O., « L'urbanisme au quotidien. Reflexions sur une méthode d'observation et d'aménagement des détails des espaces extérieurs », Dans *Symposium « Espace Public »*, Royaumont, 9-10-11 mai 1979
[2650] CICOUREL, A. V., « Method and measurement in sociology », *The Sociological Quarterly*, vol. 6, no. 4, 1965, pp. 399-401
[2651] PEREC, G., *Tentative d'épuisement d'un lieu parisien*, Paris : Christian Bourgois, 2008
[2652] WILES, R., CROW, G., HEATH, S., et al. « The management of confidentiality and anonymity in social research », *International Journal of Social Research Methodology*, vol. 11, no. 5, 2008, pp. 417-428
[2653] HAVEN, P.T., « Teachning students observations methods: visual studies and visual analysis », *Visual Studies*, vol. 18, no. 1, 2003, pp. 29-35
[2654] LEBRETON, C., « Pour une grammaire de la ville. Approche ethnographique des pratiques piétonnières en milieu urbain *», MEI,* no. 15, 2001, pp. 99-110
[2655] CARRE, J.-R., JULIEN, A., *Présentation d'une méthode d'analyse de séquences piétonnières au cours des déplacements quotidiens des citadins et mesure de l'exposition au risque des piétons,* Arcueil : INRETS, 2000

un commerçant. Comme Jan Ghel le prouvera, le fait de tourner la tête vers les rez-de-chaussée[2656] peut révéler le degré d'ancrage dans l'espace.

lundi	lundi		mercredi		vendredi		samedi	dimanche
	observations		**suivis**		**observations**		**suivis**	**observations**
	10h-10h15		10h-12h		10h-10h15		10h-12h	11h-11h15
	10h30-10h45				10h30-10h45			11h30-11h45
	11h00-11h15				11h00-11h15			12h00-12h15
	11h30-11h45				11h30-11h45			12h30-12h45
	12h00-12h15				12h00-12h15			13h00-13h15
	12h30-12h45				12h30-12h45			13h30-13h45
	suivis		**observations**		**suivis**		**observations**	**suivis**
	16h-18h		16h-16h15		16h-18h		16h-16h15	16h-18h
			16h30-16h45				16h30-16h45	
			17h00-17h15				17h00-17h15	
			17h30-17h45				17h30-17h45	
			18h00-18h15				18h00-18h15	
			18h30-18h45				18h30-18h45	

Figure 13 : Tableau résumant les créneaux horaires des obsesrvations pendant la première semaine du travail sur le terrain

lundi	lundi		mercredi		vendredi		samedi	dimanche
	suivis		**obsrevations**		**suivis**		**observations**	**suivis**
	10h-12h		10h-10h15		10h-12h		11h-11h15	10h-12h
			10h30-10h45				11h30-11h45	
			11h00-11h15				12h00-12h15	
			11h30-11h45				12h30-12h45	
			12h00-12h15				13h00-13h15	
			12h30-12h45				13h30-13h45	
	observations		**suivis**		**observations**		**suivis**	**observations**
	16h-16h15		16h-18h		16h-16h15		16h-18h	16h-16h15
	16h30-16h45				16h30-16h45			16h30-16h45
	17h00-17h15				17h00-17h15			17h00-17h15
	17h30-17h45				17h30-17h45			17h30-17h45
	18h00-18h15				18h00-18h15			18h00-18h15
	18h30-18h45				18h30-18h45			18h30-18h45

Figure 14 : Tableau résumant les créneaux horaires des observations pendant la deuxième semaine du travail sur le terrain

Les observations ont duré quatre semaines (Figure 13, Figure 14) et chaque jour était divisé en deux périodes : une de trois heures, consacrée à l'observation *des activités stationnaires* au sein des zones délimitées, et une

[2656] GHEL, J., SVARRE, B., *How to study public life*, Washington, DC : Island Press, 2013

autre de deux heures, destinée aux *suivis des piétons*. Pendant l'observation des activités les notes ont été prises à la main en marchant à l'intérieur de ces zones. Une grille de pratiques à observer a été définie dès le départ et conformément à une certaine familiarité avec les lieux[2657]. En marchant au sein de la zone nous notions sur un fond de carte des numéros codifiant les différents comportements des marcheurs pendant des séquences de quinze minutes. Une pause de quinze minutes entre les séquences permettait une prise de notes plus générales avant de poursuivre l'observation (Figure 16)

La première difficulté qui est apparue dès le début, reposait sur la représentation sur des documents graphiques des informations tirées sur le terrain. En ce qui concerne les activités stationnaires, elles ont pu être codifiées selon trois filtres : le type d'activité, le nombre de personnes qui y participent et leur empreinte spécifique dans l'espace. Par ailleurs, pour ce qui est du suivi des piétons, nous avons choisi d'enregistrer le trajet, le type d'interaction avec l'espace et la rythmicité de la marche. Certains piétons ont été *exclus* de l'échantillon retenu car il s'agissait de personnes qui entraient très vite dans le métro ou dans un commerce, ou qui tournaient dans une rue en s'éloignant de la zone d'observation. Quant aux activités stationnaires, nous avons exclu les piétons qui étaient trop mobiles pour être captés par l'œil de l'observateur, ou des piétons faisant des arrêts très brefs. Au contraire, nous avons choisi d'inclure dans les observations, les personnes *arrêtées* momentanément aux passages pour piétons.

Une deuxième difficulté consistait à trouver une manière de retranscrire ces données sur des fonds de cartes de manière explicite. Certaines personnes ont déjà utilisé des symboles pour retranscrire les pratiques des piétons dans l'espace[2658], et plus particulièrement, des chercheurs choisissent de représenter les arrêts et les formations de groupes dans le public à partir de bulles en forme d'amiboïde dessinées à la main[2659]. Nous avons ici décidé d'utiliser des symboles graphiques, inspirés des études existantes[2660], pour enregistrer les pratiques et certains éléments physiques. Chaque piéton – en *état* stationnaire – est indiqué avec un point sur la carte. Les différentes couleurs de ces points représentent divers types d'activités stationnaires (Figure 15). Afin de distinguer les piétons qui interagissent entre eux, nous avons choisi de les indiquer comme des groupements de points encerclés par des lignes avec des pointillés[2661]. Les activités stationnaires observées qui ont été répertoriées pendant la phase de la *familiarisation* avec le terrain (ce sont les activités le plus souvent observées dans l'espace sans qu'il s'agisse pour autant des seules activités existantes) sont : *Les personnes debout, les personnes debout discutant entre elles, les personnes assises (bus, lieux autres), les personnes en contact avec un commerçant (kiosques, étalages), les personnes regardant les vitrines ou les étalages, les personnes faisant des activités particulières comme lire, manger ou dormir dans le lieu.* Une fiche d'activités de chaque zone a été établie à la fin des deux créneaux d'observation (p.ex. pour le créneau de la zone 1 sur la place Omonoia entre 10h15 et 10h30 et entre 10h45 et 11 h). Les résultats obtenus chaque jour ont été ensuite transférés sur des fonds de cartes numériques. En ce qui concerne les suivis des piétons, quatre points *d'entrée* et de *sortie* des itinéraires ont été définis sur chaque lieu observé. Tous les suivis des piétons, tant sur la place que dans la rue, ont été effectués pendant deux périodes dans la journée : une le matin et une le soir, répétées pendant cinq jours de la semaine.

[2657] Les deux espaces m'étaient déjà familiers en raison des enquêtes menées sur le terrain dans le cadre de mon poste à la Ville d'Athènes
[2658] FRANCIS, M., « Mapping downtown activity », *Journal of Architectural and Planning Research*, vol. 1, no. 21, 1984, pp. 21-35
[2659] RYAN, D., *Street caracter*, Building Material, no.16, autumn 2007, pp. 42-47
[2660] NASAR, J. L., YURDAKUL, P.A., « Patterns of behavior in urban public spaces », *Journal of Architectural and Planning Research*, vol. 7, no. 1, 1990, pp. 71-85
[2661] Il y a plusieurs études recourant à des cartographies des activités stationnaires. Je me suis particulièrement appuyée sur celle de Vikas Mehta. Cf. MEHTA, V., « Lively streets. Determining environmental characteristics to support social behavior », *Journal of Planning Education and Research*, vol. 27, no.2, 2007, pp. 165-187

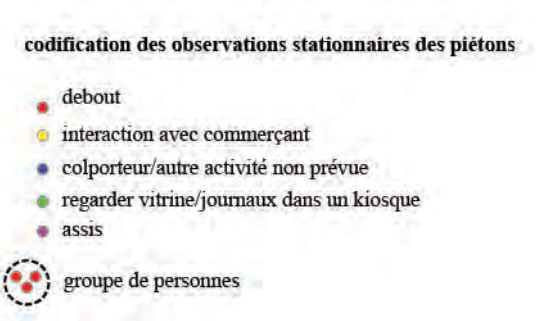


Figure 15 : Légende indiquant les cinq catégories de comportements au cours des observations des activités stationnaires sur la place Omonoia et dans la rue Athinas (Source : figure créée par l'auteur)

Quoi observer ?	Quelle information ?
expressions visages	révèler des émotions
langage du corps	révéler l'engagement envers l'espace
regard	qualité d'interaction entre les passants et l'espace
espace personnel	degré d'appropriation envers l'espace
gestes attitudes	manière de communiquer
usages imprévus des dispositifs	marges des nouveaux usages d'un espace

Figure 16 : Tableau récapitulatif des choses à observer avec un regard plus approfondi sur les piétons et sur la nature des informations que ces observations peuvent offrir (Source: figure créée par l'auteur)

Un total de quarante suivis des piétons a été enregistré dans la rue *Athinas* et sur la place *Omonoia*. Chaque suivi a duré en moyenne cinq minutes. Le passant observé était *rattrapé* par un point fixé en guise d'*entrée* dans l'espace (sortie du métro, coin de rue) qui représentait le départ de son parcours. La fin du suivi ne pouvait pas être anticipée au départ et elle se terminait dans les cas suivants : le piéton se rendait compte de notre présence, il s'éloignait considérablement de la zone examinée ou il restait pendant plus de cinq minutes à l'intérieur d'un commerce. Chaque suivi a été enregistré sur une carte préparée à l'avance en indiquant la durée du parcours et les comportements observés (Figure 17, Figure 18). Certaines informations additionnelles au parcours du piéton – comme son allure, la raison de la fin du suivi, le type d'interaction avec le commerçant ou avec un autre passant – ont été également notées. Les suivis de quarante personnes (dans la rue *Athinas* et sur la place *Omonoia*) ont révélé une richesse des manières de marcher. Les adaptations du trajet et le regard des piétons face à

l'environnement, ont été les deux éléments les plus variables pendant les parcours. Cependant, tous les suivis ont révélé que les trajectoires des piétons ont un fort ancrage par rapport à ce qui se passe dans les rez-de-chaussée et sur les trottoirs.

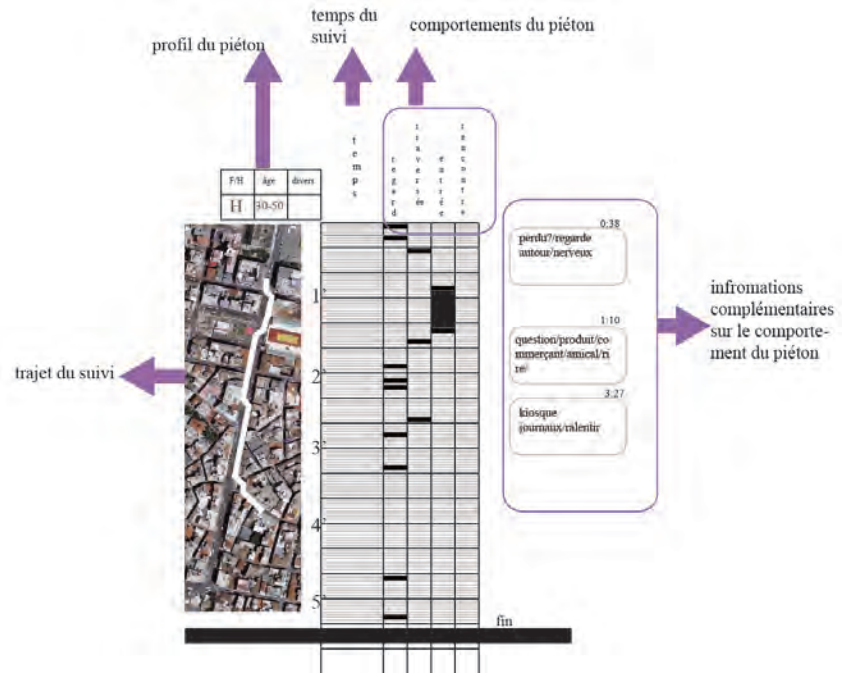


Figure 17 : Exemple d'une *fiche de suivi* d'un piéton, avec les différents types d'informations tirés de l'observation de son mouvement (âge, tracé de son itinéraire, gestes, etc.) (Source : figure créée par l'auteur)

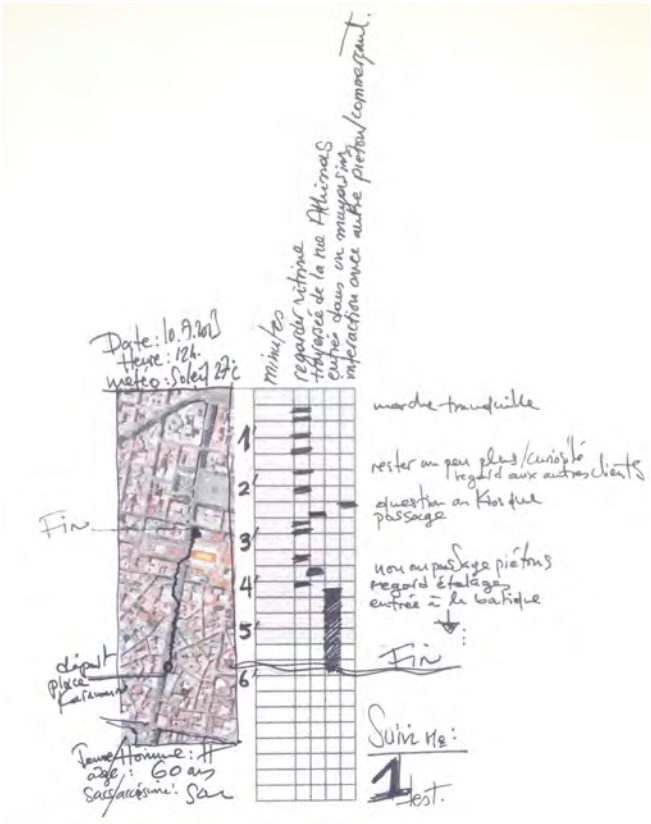


Figure 18 : Exemple d'une *fiche de suivi* utilisée au cours du travail sur le terrain (Soucre : figure créée par l'auteur)

Abraham Moles divisera le mouvement des piétons dans un espace public en quatre actions élémentaires : la marche en ligne droite[2662] ; la rupture de direction qui a lieu quand nous passons d'un espace extérieur à un espace intérieur, ou le contraire ; l'errance ; et la rencontre ou l'évitement qui sont tous les deux souvent accompagnés d'un arrêt momentané. En se référant à Moles, le mouvement des piétons, dans le cas des deux sites qui nous occupent, a été observé au même titre que leur pause ou leur changement de direction. Chaque suivi est présenté sur une carte comme une ligne continue. En réalité, chaque ligne est formée par des séquences successives mais interconnectées par différents *états* de marcher. Les moments de pause ou de ralentissement ont en effet un rôle décisif sur l'ondulation du parcours. Ces moments ont été repérés aux entrées des commerces, autour d'obstacles ou de pôles d'attraction sur le trottoir (des kiosques, des stations de bus), ainsi qu'aux croisements des rues. Il s'agit des moments où le piéton change, consciemment ou inconsciemment, la direction de son trajet, sa vitesse ou son regard. Ces arrêts instantanés – pouvant révéler parfois l'hésitation du marcheur – participent, comme le montre Pierre Sansot, au tissage de l'imaginaire, de l'ambiance et des rythmes partagés de la rue, même pendant des instants de moindre importance, comme le moment où les gens attendent ensemble sur le terre-plein pour traverser la chaussée : *Tout distants dans la solitude... ces individus qui attendent le bateau*[2663].

8.1.2 La place, la rue et le trottoir : piliers des géographies quotidiennes pédestres

Avant d'amorcer l'observation de la marche, commençons par partager l'hypothèse selon laquelle la place, la rue et le trottoir sont les éléments les plus représentatifs de la trame publique urbaine[2664]. L'image d'une place publique est liée à l'idée de la connexion. Nous marchons différemment sur une place ou dans une rue. La forme des trajectoires dominantes sur la place *Omonoia* est circulaire et dépend des sorties du métro, des stations de bus et des croisements de la place avec les rues limitrophes. Dans le cas d'*Athinas*, les trajets des piétons sont plutôt *linéaires* et *guidés* par les deux façades des commerces. Au milieu de la rue, deux endroits emblématiques de l'histoire de la ville, la mairie et le marché central au poisson, Varvakeios, *interrompent* la linéarité de la rue en créant des petites centralités où les trajectoires des piétons présentent d'autres caractéristiques. Tous les deux sites, *Athinas* et *Omonoia*, sont des espaces de passage et de croisement vers lesquels convergent des trajets venant des quartiers limitrophes. Un grand nombre de personnes traverse quotidiennement *Omonoia* et *Athinas*, pour se rendre au triangle commercial ou à *Plaka*, ou pour accéder aux divers transports en commun qui se trouvent dans la zone. La fréquentation intense de ces deux lieux est le résultat de leur fonction en tant que pôles de transport et de commerce, mais aussi de leur proximité des importantes zones touristiques et commerciales (Plaka, Monastiraki, triangle commercial). Tant dans la rue que sur la place, l'on constate une forte présence de colporteurs vendant des petits objets à des prix très intéressants, sans susciter de vrais conflits avec les commerces se trouvant aux rez-de-chaussée. Leur ambiance particulière – forgée au fil des ans – est le résultat de la morphologie architecturale, de l'hétérogénéité des usages et de leur symbolisme historique.

[2662] MOLES, A., « La perception humaine des rues piétonnes », Dans Académie Nationale des Arts de la Rue, Centre de Recherche et de Rencontres d'urbanisme (dir.), *Livre blanc des arts de la rue*, Paris : CRRU, 1979, pp. 31-39
[2663] SANSOT, P., *Poétique de la ville*, *op.cit.*, et notamment p. 297
[2664] PANERAI, Ph., CASTEX, J, DEPAULE, J.Ch., *Formes urbaines. De l'îlot à la barre*, Marseille : Parenthèses, 1997

En retraçant brièvement l'histoire des places publiques, nous remarquons qu'elles ont toujours attiré la fréquentation des piétons[2665]. Au cours de son histoire, la place joue le rôle d'aération du tissu urbain[2666], et pour le marcheur elle est souvent un lieu-repère entouré d'activités importantes. Parler d'une place publique, c'est parler d'un lieu riche en histoire locale et auquel les habitants sont sentimentalement attachés. La centralité de la place, est alors non seulement morphologique, mais surtout symbolique. Malgré les différents types de trames urbaines, l'identité d'une place découle surtout de l'ambiance qui s'y crée à chaque instant par les pratiques des habitants et des usagers. Ayant une forme généralement close, elle accueille la concentration, le rencontre et le conflit car elle est souvent le lieu d'expression du pouvoir public.

La forme orthogonale si courante des places, sera une invention occidentale. Dans les cultures musulmanes les souks jouent plutôt le rôle des places urbaines. En Europe, celles-ci naissent des besoins commerciaux, mais elle deviennent rapidement un symbole de gloire et de religion[2667]. Elles n'ont jamais été également accessibles à tous[2668] même si par définition (en latin *plarea*) elles sont considérées comme des lieux suffisamment larges[2669] pour accueillir des foules. Une place à Sienne ou à Londres sont surtout différentes en raison des cultures des gens qui les fréquentent[2670]. Si pour les Grecs elle était le cœur symbolique de la fonction politique, pour les Romains, elle était un lieu pour s'exposer. Pendant la Renaissance, les places commencent à être ornementées, leur rôle ne se limite plus à un aspect fonctionnel, elles doivent aussi être *belles*. Avec le transfert d'un grand nombre d'activités collectives et commerciales dans les espaces intérieurs, le rôle historique de la place s'atténue et il sera davantage lié au mouvement plutôt qu'au séjour.

Camillo Sitte constate la détérioration esthétique de la place européenne en raison d'une excessive admiration pour la géométrie et l'organisation des mouvements. Selon lui, la morphologie de la place, forgée au fil des ans, joue un rôle crucial pour le plaisir du piéton, dont le mouvement n'est pas seulement motivé par le plan, mais aussi par des cadrages visuels qui guident ses pas et son regard en rendant son itinéraire intéressant. Pierre Sansot note que la disparition des magasins au milieu des places n'a pas été sans conséquence pour la transformation des fonctions de ces dernières[2671]. Bertrand Levy parle des places en tant que *polyptyques* formés et déformés constamment par les hommes[2672], des hauts-lieux urbains ayant une *saillance dans l'espace et une prégnance dans le temps*[2673]. Par ailleurs, offrir du spectacle semble être, selon Perla Korosec-Serfaty, la fonction la plus intemporelle de la place publique. Comme elle représente une rupture – en termes de forme – dans le tissu urbain, le spectacle qui s'y déroule exerce également une rupture dans le rythme de la ville, et il acquiert ainsi, aujourd'hui, un rôle prépondérant parmi les fonctions des places. Ces dernières deviennent des espaces encombrés, complexes à traverser et parfois sujets à une activité touristique excessive. Certains ne manquent pas

[2665] WEBB, M., CERVER, F. A., *City squares and plazas*, New York : Arco for Hearst Books International, 1997
[2666] JENKINS, E., *To scale. One hundred urban plans*, New York : Routledge, 2008
[2667] BECK, R., « La place publique dans les villes, lieu de conflits, XIX[e] siècle », Dans *La place publique urbaine. Du Moyen Âge à nos jours,* Arras : Artois Presses Université, 2007, pp. 123-133
[2668] Aristophane dans l'Athènes classique, proposa que l'Agora ne soit ouverte qu'aux *hommes libres* et non aux commerçants. Cf. WEBB, M., *The city square. A historical evolution*, New York : Whitney Library of Design, 1990 et notamment p. 29
[2669] BERTRAND, M. J., LISTOWSKI, H., *Les places dans la ville. Lectures d'un espace public (Les pratiques de l'espace),* Paris : Dunod, 1993
[2670] LOW, S., « Public space, politics and democracy », *op.cit.*
[2671] SANSOT, P., *Poétique de la ville*, *op.cit.*
[2672] LEVY, B., « La place urbaine en Europe comme lieu idéal », Dans S. Ghervas et F. Rosset (dir.), *Lieux d'Europe*, Paris : Maison des sciences de l'homme, 2008, pp. 65-85
[2673] *Ibid.*

d'alerter que le vide vital des places publiques, risque de plus en plus de devenir un vide de significations et d'usages[2674].

En Grèce, la place publique était traditionnellement liée à la vie sociale quotidienne, elle était le lieu des rencontres, du forain, l'endroit pour prendre un café, le lieu de la vie religieuse et politique. Après la Deuxième Guerre mondiale, ce rôle s'estompe en raison des besoins liés à la circulation et de la volonté étatique de stimuler la mémoire collective, transformant les places en lieux-carrefours ou en lieux-monuments[2675]. Après les années 80, la place grecque succombera à la propagation des commerces et de la restauration. Cette occupation excessive par des activités du secteur privé place les autorités face à un dilemme : continuer à percevoir des taxes sur des usages privés occupant la surface des lieux publics, ou défendre le droit de libre accès des habitants à ces derniers ? L'aménagement des places en Grèce s'est traduit le plus souvent par un effort de décorer l'espace public avec une esthétique empruntée à d'autres pays. Quand elles n'ont pas de terrasses de cafés, elles sont décorées soit avec des pelouses, soit avec des dalles en béton dont la température en été rend la traversée à pied véritablement désagréable[2676]. Ainsi, la consommation et la circulation semblent dominer le sol et le paysage de la majorité des places grecques[2677]. Le mouvement du piéton est rarement appréhendé comme un tracé sensible, mais plutôt comme un tracé fonctionnel. Prévoir des axes de passages pour piétons et disperser du mobilier urbain, est encore, jusqu'à aujourd'hui, la méthode principale pour aménager une place. Le mouvement du piéton n'est pris en compte que lorsqu'il se trouve sur le parvis. Il en ressort que même des places qui valent la peine d'être visitées, sont parfois difficilement accessibles.

Si l'image de la place est liée à l'arrivée et au départ des voyageurs, ainsi qu'aux grands événements collectifs, celle de la rue est liée à la marche linéaire, à la promenade et au lèche-vitrine. Tout au long de l'histoire urbaine, les rues sont porteuses de mémoires, de coutumes et de symbolismes[2678] qui inspireront les artistes de chaque époque, représentant de leur mieux l'identité des villes. Il est difficile de parler de l'histoire d'une ville sans se référer à celle de ses rues ; de la Commune de Paris aux manifestations de l'Angleterre thatchérienne, elles sont enfin le témoin le plus fiable de l'histoire urbaine[2679]. La rue, dira Donald Appleyard[2680], condense deux fonctions de base : la vie et l'accès, même si l'équilibre entre eux reste toujours très délicat.

Il apparaît impossible de séparer la figure du piéton de la vie dans la rue : *As soon as we open the door, step out of the seclusion and plunge into the outside reality, we become an active part of this reality and experience its pulsation with all our senses*[2681]. L'urbanisme du XX^{e} siècle a flirté avec l'image de la rue médiévale, qu'il considère comme idéale, en promouvant une vie pédestre intense, et les aménageurs cherchent encore aujourd'hui à recréer la scène qui a accueilli avec réussite les promeneurs du XIX^{e} siècle. Toutefois, les images de conflits, de misère, de pauvreté, d'insécurité, de lutte et de répression, semblent être oubliées par les nostalgiques du passé, alors qu'elles font aussi partie de la réalité de la rue européenne : *Vivre dans la rue c'est de n'avoir pas de havre […] marcher dans Paris c'est aller à l'assaut*[2682]. Pour le piéton, la rue offre plus de choses qu'une scène pour

[2674] ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ, Α.Β., « Σιωπηλές πλατείες (Μέρος Α') », *greekarchitects.gr*, 24 Ιουνίου 2010, (http://www.greekarchitects.gr/gr/αρχιτεκτονικες-ματιες/σιωπηλές-πλατείες-a-μέρος-id3167)
[2675] ΦΙΛΙΠΠΙΔΗΣ, Δ., *Για την ελληνική πόλη. Μεταπολεμική πορεία και μελλοντικές προοπτικές, op.cit.*, et notamment p. 174
[2676] ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « Πλατείες. Δημόσιος χώρος στα χρόνια της παρακμής », *op.cit.*
[2677] TSIRONI, A., « Rôle social et fréquentation des places d'Athènes », *Villes en parallèle*, no. 9, 1986, pp. 160-176
[2678] MOUGHTIN, C., « The European city street: part 1: paths and places », *The Town Planning Review*, vol. 62, no. 1, 1991, pp. 51-77
[2679] TARTAKOWSKY, D., « Quand la rue fait l'histoire », *Pouvoirs*, no. 116, 2006, pp. 19-29
[2680] APPLEYARD, D., GERSON, M.S., LINTELL, M., *Livable streets*, *op.cit.*
[2681] KANDINSKY, W., *Point and line to plane*, *op.cit.*
[2682] FARGE, A., *Vivre dans la rue à Paris au XVIII^{e} siècle*, Paris : Gallimard, 1992 [1979]

son mouvement, elle est son abri, mais aussi l'espace où il peut se perdre dans l'anonymat. Jules Romain soulignait : *Le passant là-bas, sur le trottoir, ce n'est point hors de moi qu'il s'agite et qu'il passe […] je crois que lui m'entend si je parle à voix basse*[2683]. La rue est ainsi, par essence, un lieu social.

Certains, soutiendront que la rue doit être avant tout un lieu démocratique[2684]. Ce terme est largement utilisé dans les travaux de Donald Appleyard et de Jane Jacobs, qui examinent les caractéristiques des rues tolérant la diversité et la négociation, et favorisant la confrontation, et celles des rues générant la participation et l'interaction entre les usagers[2685]. La sécurité dans une rue démocratique, dira Jacobs, est assurée, non pas par le contrôle policier, mais par la présence de gens qui sentent qu'elle leur appartient. Ce sentiment d'appartenance à tous, fait en sorte que la majorité des usagers protègent l'espace contre des comportements menaçant cet accord tacite. Dans ce sens-là, la rue n'est pas un espace neutre, mais un espace *de libertés et de contraintes*[2686]. Richard Sennett soulignera que ce qui fait qu'une rue soit un lieu démocratique, c'est sa capacité à être utilisée de nombreuses manières ; pour qu'une rue puisse créer une identité démocratique, elle doit offrir avant tout des *couches de différence* (*overlays of difference*)[2687] en ce qui concerne son paysage et ses pratiques.

Allan Jacobs se demandera ce qui fait que certaines rues soient merveilleuses (*great*) et d'autres non ? La question de la *génialité* d'une rue ne concerne, selon lui, ni sa taille ni son décor. Au contraire, la véritable *génialité* relève de la perception que les gens ont de la rue ; or, pour qu'ils perçoivent et tissent cette génialité il faut tout d'abord qu'ils puissent s'y rendre et en profiter. L'aspect physique est bien sûr important pour que la socialisation ait lieu, le confort du marcheur et le sentiment de sécurité sont des facteurs indispensables pour que des relations sociales *fleurissent*. Toutefois, la beauté du cadre physique ou sa fonctionnalité ne sont pas des conditions nécessaires pour que la rue soit animée ou considérée comme *importante* pour la vie des gens. La valeur démocratique de la rue se trouve alors à la frontière *du contenant et du contenu*[2688], et cette dualité exprime d'ailleurs l'essence même de l'espace public. Il est néanmoins difficile de déterminer ce qui est idéal d'un point de vue du contenu et de la forme. La rue n'est pas un objet figé, elle est au contraire – soutiennent certains – une réalité insaisissable : *Streets are as mutable as life*[2689]. Elle condense en tout cas les visions les plus ambitieuses des urbanistes et des géographes. C'est un espace d'initiatives[2690], tant pour les autorités que pour les habitants, et en même temps un espace d'enjeux sur des questions relatives aux déplacements, au sentiment de communauté, au développement du commerce et à la valorisation du patrimoine.

Plus qu'un terrain d'enjeux, la rue est le visage public de l'habitant. Sandra Woods soutient que l'homme dans la rue devrait être le point de référence et la seule source d'inspiration pour l'urbanisme contemporain[2691]. À chaque époque, l'usager de la rue (le marcheur) prend de l'importance ou il se met en marge. Chaque société approche ses rues en fonction de ses besoins et de ses valeurs à un moment donné ; la rue, le simple support des flux pendant l'époque moderne, devient, il n'y pas si longtemps, la favorite des disciplines s'occupant de la ville.

[2683] ROMAINS, J., *La vie unanime, poème 1904-1907*, Paris : Gallimard, 1983 [1926] et notamment p. 54
[2684] FRANCIS, M., « The making of democratic streets », In A.V. Moudon, (eds.), *Public streets for public use*, New York : Van Nostrand Reinhold, 1987
[2685] Cf. à titre indicatif les travaux : APPLEYARD, D., GERSON, M.S., LINTELL, M., *Livable streets*, *op.cit.* JACOBS, J., *The death and life of great American cities*, *op.cit.*
[2686] CASSIA, P., « Le droit de la rue », *Pouvoirs*, no. 116, 2006, pp. 65-85
[2687] SENNET, R., *The conscience of the eye. The design and social life of cities*, New York : Knopf, 1990
[2688] KOSTOF, S., *The city assembled. The elements of urban form through history*, *op.cit.*
[2689] CELIK, Z., FAVRO, D.G., INGERSOLL, R., *Streets. Critical perspectives in public spaces*, Berkeley : University of California Press, 1994
[2690] ZEPF, M., (dir.), *Concerter, gouverner et concevoir les espaces publics urbains, op.cit.*
[2691] WOODS, S., *The man in the street. A polemic on urbanism*, *op.cit.*

Les chercheurs seront de plus en plus intéressés à l'approcher dans l'intégralité de ses échelles, en tant qu'un micro-espace quotidien et comme un élément structurant de la géographie sociale urbaine[2692].

Si la place et la rue sont les royaumes du piéton, le trottoir est son trône. Sur le trottoir, le passant ne partage son espace qu'avec les autres piétons ou avec les étalages des commerces[2693]. Au-delà d'un couloir confortable de circulation pédestre, il est surtout le lieu de fissure entre l'espace privé et l'espace public, le point de rencontre entre la maison et l'asphalte, le bâti et le non bâti, le plein et le vide[2694]. Bien avant que le trottoir n'apparaisse, les potelets, les bornes et les *montoirs*[2695] protégeaient le piéton. De fait, si le trottoir, en tant qu'idée, est né à l'époque de la Rome Impériale, sa forme contemporaine[2696] n'est apparue qu'au cours du XVIII[e] siècle en Europe occidentale, comme le résultat d'importants aménagements pour adapter les rues aux nouveaux besoins de la circulation. Le trottoir, qui était au départ l'abri du marcheur pour le protéger de l'insalubrité et de la surface cahoteuse du pavé, se transforme en un espace doté d'un décor et d'une identité propre. Ainsi, cette *partie latérale d'une rue […] réservée à la circulation des piétons*[2697] doit son évolution à la modernisation de la ville européenne. La distinction entre la surface affectée à la marche et celle réservée aux véhicules a marqué une nouvelle ère pour les espaces publics urbains[2698] et sera perçue comme un signe de progrès, d'une nouvelle culture urbaine et d'un nouvel imaginaire de la ville européenne[2699].

L'évolution du trottoir sera ainsi intrinsèquement liée à celle de la chaussée. Walter Benjamin souligne le paradoxe : *Les trottoirs furent certainement installés dans l'intérêt de ceux qui se déplaçaient en voiture ou à cheval*[2700]. Un espace conçu pour la *commodité des gens à pied*[2701], deviendra rapidement un lieu congestionné par les foules des marcheurs urbains. De plus, face à l'essor de la motorisation, une série de pratiques qui se déroulaient devant les seuils des maisons ont perdu leur espace vital : *Pas question comme autrefois de poser sa chaise sur le trottoir et de regarder la course des passants*[2702] . Toutefois, le trottoir a réussi à rester l'espace le plus familial pour le marcheur urbain, mais même s'il assure son rôle primordial de protection, il n'est pas toujours un espace accueillant ou intéressant. Les aménageurs pensent rarement à envisager les trottoirs comme une trame à part[2703], ils sont considérés comme faisant partie de la voie où ils se trouvent. Mais parfois, dans un effort de protéger les marcheurs, ils peuvent même diminuer la spontanéité de la marche[2704] car le piéton est obligé d'affronter des panneaux, des poubelles, des barrières et d'autres éléments physiques qui ralentissent son mouvement. En outre, le trottoir est un espace où le piéton peut se sentir particulièrement à l'aise, avoir le temps de contempler le spectacle de la rue, nourrir sa curiosité, rencontrer des amis, avoir des échanges avec des inconnus, ralentir ses pas ou les accélérer, exprimer sa contestation et être témoin de disputes. Le trottoir n'est pas seulement un abri pour le piéton, il l'est aussi pour le commerçant, le sans-abri, le mendiant, l'homme qui marche

[2692] FLEURY, A., « La rue un objet géographique », *Traces*, no. 4, 2004
[2693] TANGUY, Y., « Domain public, usages privés. La place du commerce à Nantes », *Les Annales De La Rechecrhe Urbaine*, no. 57-58, 1992, pp. 46-54
[2694] HERTZBERGER, H., *Lessons for students in architecture*, *op.cit.*
[2695] LANDAU, B., « La fabrication des rues de Paris au XIX[e] siècle », *Les Annales De La Rechecrhe Urbaine*, no. 57-58, 1992, pp. 30-55
[2696] Il y a une évolution dans l'épistémologie du terme. À l'origine, le mot trottoir signifiait l'espace où l'on faisait trotter les chevaux, ensuite il le chemin le long des quais et des ponts, et enfin, sa signification finale est celle d'un chemin surélevé réservé à la circulation des piétons. Cf. GURALNIK, D.B., *Webster's new world dictionary of the american language*, New York : World Pub. Co, 1970
[2697] CHEVALIER, J.C., *Grammaire Larousse du français contemporain,* Paris : Librairie Larousse, 1964
[2698] CERTU, *Boulevards, rondas, parkways... des concepts de voies urbaines*, Lyon : CERTU, 1998
[2699] OLSEN, D. J., *The city as a work of art. London, Paris, Vienna,* New York : Yale University Press, 1986
[2700] BENJAMIN, W., « *Paris, Capitale du XIX[e] siècle* », *op.cit.*, et notamment p. 460
[2701] CHOAY, F., MERLIN, P., *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, *op.cit.*
[2702] LE BRETON, D., *Éloge de la marche, op.cit.*, et notamment p. 135
[2703] EVANS-COWLEY, J.; « Sidewalk planning and policies in small cities », *Journal of Urban Planning and Development*, vol. 132, no. 2, 2006, pp. 71-75
[2704] GABORIAU, P., *La civilisation du trottoir*, *op.cit.*, et notamment p. 76-77

pressé ou le badaud[2705]. Il n'est d'ailleurs pas facile de déterminer à qui appartient cet espace si partagé et qui reste très convoité par les différents groupes d'habitants. Des personnes à mobilité réduite revendiquent plus d'espace et des initiatives d'habitants, comme celle du collaborative Rebar[2706], proposent l'extension des trottoirs au détriment des places de stationnement ; or, les usages permis sur ces derniers sont souvent soumis à des réglementations strictes[2707]. Même si nous définissons les lieux publics comme des espaces susceptibles d'être occupés, comme le suggère Alain Petit[2708], il n'est pas si facile de déterminer ce qui fait qu'une rue soit réussie ou non, ni pourquoi certains trottoirs sont pleins de vie tandis que d'autres non ? : *It is a relatively simple task to think of a successful place, to go there and know that this is a good place […] but is much more difficult to know why a place is successful and how this success can be generated*[2709]. Loin de définir la rue *Athinas* et la place *Omonoia* comme des lieux publics *réussis*, nous y examinons la quotidienneté de la marche en essayant de comprendre en quoi ils demeurent, au fil du temps, des espaces intensivement fréquentés par des piétons, et pourquoi conservent-ils un caractère si particulier par rapport aux autres lieux publics dans le centre historique athénien.

8.2 Place Omonoia : la marche centrifuge

8.2.1 Une place pour tous, une place pour personne

L'emplacement de la place *Omonoia* à la pointe du triangle Kleanthis-Schaubert, lui octroie un rôle primordial d'un point de vue morphologique et symbolique au sein du centre-ville. Le site est aujourd'hui un carrefour où sept axes routiers convergent. Une station de métro (deux lignes) et de nombreux arrêts de bus dispersés dans les rues environnantes, font de la place un véritable pôle de transports. *Omonoia* est le lieu nodal distribuant les flux de tous ceux qui veulent accéder aux quartiers à l'ouest du centre, ou à la gare du Péloponnèse (Carte 52). Ce *vide* de milles mètres carrés dans le tissu urbain, se trouve au point de rencontre de trois zones distinctes du centre. À l'ouest, *Omonoia* voisine avec la gare du Péloponnèse, à l'est avec la rue *Panepistimiou*, et au sud avec les quartiers commerciaux et touristiques, de sorte que les trottoirs sur le périmètre de la place accueillent quotidiennement un grand nombre de passants. Malgré son plan carré, la place n'est pas utilisée de manière homogène sur toute sa surface et les bâtiments néoclassiques s'entremêlent avec de hauts immeubles construits dans les années 60 (Image 80). La vie intense aux rez-de-chaussée ne témoigne guère du délaissement qui caractérise les bâtiments qui se trouvent autour. La zone d'influence de la place est enfin beaucoup plus grande que son empreinte dans le tissu urbain, et son histoire est intrinsèquement liée celle des édifices qui se trouvent à proximité : la mairie, le marché central au poisson, Varvakeios, l'École polytechnique et la gare. *Omonoia* attire des passants d'autres zones du centre, mais elle ne représente pas une destination en soi.

[2705] LOUKAITOY-SIDERIS, A., EHRENFEUCHT, R., *Sidewalks. Conflict and negociaition over public space*, *op.cit.*
[2706] KIM, A.M., « The mixed used sidewalk. Vending and property rights in public space », *Journal of the American Planning Association*, vol. 78, no. 3, 2012, pp. 1-14
[2707] BLOMLEY, N.K., *Rights on passage. Sidewalks and the regulation of public flow*, *op.cit.* Cf. aussi BELL, J.S., LOUKAITOU-SIDERIS, A., « Sidewalk informality. An examination of street vending regulation in China », *International Planning Studies* », vol.19, no. 3-4, pp. 221-243
[2708] PETIT, A., « Le vide et le lieu », Dans M. Mangematin, Ph. Nys et Ch. Younes (dir.), *Le sens du lieu*, Bruxelles : Ousia, 1996, pp. 35-44
[2709] MONTGOMERY, J., « Making a city. Urbanity, vitality and urban design », *op.cit.*

Carte 52 : Le positionnement de la place Omonoia est stratégique par rapport au système des déplacements de la capitale. Entre la gare ferroviaire et les axes menant à des pôles administratifs et touristiques du centre-ville, la place est quotidiennement traversée par un grand nombre de passagers (Source : croquis réalisé par l'auteur)

Image 80 : La place Omonoia en 2000 suite à l'achèvement de la station du métro souterraine (Source : photo de Stratos Kalafatis, tirée de l'ouvrage ΦΙΛΙΠΠΟΥ, Φ., *Ομόνοια 2000 ταξίδι στον ομφαλό της γης*, Αθήνα : Άγρα, 2000)

Il est difficile d'attribuer à la place une identité spécifique en raison notamment de son évolution historique. *Omonoia* fut construite sur *tabula rasa*, à l'écart de la ville du XIX[e] siècle, et elle n'était qu'un champ exposé aux *quatre vents* sans aucun bâtiment[2710]. Les Athéniens l'appellent *voreia akra* (la limite nord)[2711], mais le site attire rapidement l'intérêt des riches entrepreneurs qui se précipitent pour y construire leurs maisons afin d'être à

[2710] ΧΑΤΖΙΩΤΗΣ, Κ., *Πλατεία Ομονοίας. Η καρδιά της Αθήνας*, *op.cit.*
[2711] ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ, Σ., *Η Αθήνα στις αρχές του αιώνα*, Αθήνα : Συλλογές, 1988

proximité du nouveau palais qui sera construit par le régime bavarois. Or, jusqu'en 1840 très peu de piétons traversent la place, seuls le font ceux qui se rendent aux cafés de la campagne qui se trouvent à ses extrémités.

Jusqu'en 1850, *Omonoia* n'est pas aménagée et elle est peu vécue comme un espace collectif ; les Athéniens la considèrent plutôt comme un terrain de décharge pour leurs poubelles. Cependant, au fil du temps, plusieurs cafés politiques s'y installent profitant du fait que le site est éloigné du centre du pouvoir autour de Syntagma, mais il faudra attendre la fin du XX[e] siècle pour que la place devienne une destination de recréation et de promenade pour les Athéniens : *Il faut juste passer par Omonoia pour rencontrer tout Athènes*[2712]. L'importance de la place est due aux édifices de prestige qui l'entourent[2713], et les premiers essais pour son aménagement apparaissent au début du XX[e] siècle : *De grands palmiers denses qui rappelaient une jungle africaine, au milieu, un kiosque en acier accueillait la bande militaire qui jouait des valses […] sur le périmètre de la place une pléthore de véhicules de tout genre s'entremêlaient […] des enfants cireurs avec leurs casselles travaillaient toute la journée pour quelques centimes*[2714].

La place devient un lieu fréquenté et, suite à l'inauguration de la station du train en 1930, des hôtels, des cafés et toute sorte de véhicules stationnés autour du parvis central circulaire, tissent un paysage bruyant. La place acquiert progressivement un caractère populaire : *Toutes les rues reliant la campagne grecque aux quartiers ouvriers du centre-ville, passent forcément par Omonoia*[2715]. Contrairement à l'image plus *soignée* et sophistiquée de la place *Syntagma*, *Omonoia* devient un lieu familial et accueillant pour les plus dépourvus[2716].

Ce site névralgique a conduit les Athéniens à l'appeler le *cœur* de la ville, *l'ombilic* de la capitale, le *grand carrefour*[2717]. En 1920, *Omonoia* fait déjà partie du système des voies les plus chargées de la capitale et le trafic des voitures encercle le parvis de la place qui commence à perdre son charme. En 1936, un article paru dans le journal *Kathimerini* notait : *La place Omonoia est une honte d'inélégance et de souillure de l'histoire […] dans aucune ville d'Europe, une place n'a jamais connue une situation aussi critique*[2718]. Or, malgré son paysage pollué, bétoné et bruyant, elle rassemble encore, en 1920, parmi les plus célèbres pharmacies, restaurants, hôtels et centres de vie nocturne. En 1926, au croisement des rues *Aiolou* et *Stadiou* (connu sous le nom de *Chafteia*) passent mille voitures par heure, alors qu'il n'y en a que cinq mille circulant dans la ville[2719]. Le réaménagement de la place dans les années 50 et sa transformation en giratoire, conduisent des membres de la communauté scientifique à protester : *Pour quelle raison y a-t-il ce désert en plein cœur d'Athènes* ?[2720]. Cependant, le nouveau paysage de la place sera vite accepté comme *moderne*, à une époque où toute la capitale vit l'obsession de la construction (Image 81).

[2712] ΣΠΑΝΔΩΝΗΣ, Ν., *Η Αθήνα μας. Σκηναί εκ του αθηναϊκου βίου*, *op.cit.*
[2713] ΛΟΥΡΟΣ, Ν.Κ., « Περίπατος στο κέντρο της Αθήνας του 1910 », *op.cit.*
[2714] ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, Κ., *Η Αθήνα που ζήσαμε*, *op.cit.*
[2715] ΦΙΛΙΠΠΟΥ, Φ., *Ομόνοια 2000. Ταξίδι στον ομφαλό της Αθήνας*, Αθήνα : Άγρα, 2000
[2716] ΠΑΣΑΓΙΑΝΝΗΣ, Κ.Γ., *Αττικοί περίπατοι*, Αθήνα : Ελευθερουδάκης, 1922
[2717] ΙΩΑΝΝΟΥ, Γ., *Ομόνοια 1980*, Αθήνα : Κέδρος, 1987
[2718] ΒΟΥΤΣΙΝΑΣ, Γ., « Ομόνοια. Η πλατεία με τις πολλές αναμνήσεις », *op.cit.*
[2719] *Ibid.*
[2720] ΚΙΤΣΙΚΗΣ, Α.Κ., « Στόχος αι Αθήναι. Πλατεία Ομονοίας », *Αρχιτεκτονική*, τευχ. 11, Σεπτέμβριος-Οκτώβριος 1958, pp. 1-1

Image 81: Le paysage nocturne de la place Omonoia dans les années 60 (Source : carte postale retirée à l'Archive Littéraire et Historique Hellénique E.Λ.Ι.Α.)

La fin de la Deuxième Guerre mondiale et la prospérité généralisée, animent de nouveau les rues autour d'*Omonoia*. Des voyageurs et des employés travaillant aux bureaux situés dans le triangle commercial et le long des rues *Stadiou*, *Akadimias* et *Panepistimiou*, déferlent sur les trottoirs de la place. Son réaménagement en rond-point, sépare le parvis central des trottoirs se trouvant dans le périmètre. Ce qui était considéré comme le *cœur* de la capitale, se casse, après 1950, en plusieurs morceaux ; tandis que la circulation des voitures est assurée sans discontinuation, le mouvement du piéton est interrompu à chaque instant par des feux rouges, des terres-pleins et des trottoirs encombrés (Image 82). La Presse sera particulièrement caustique face à la nouvelle image de la place, le parvis décoré par des cailloux et des jets d'eau, n'est pas vraiment accessible aux passants (Image 83). L'aménagement d'*Omonoia* dans les années 50 représentera un effort pour démarquer son nouveau profil de son passé politique. Comme pour d'autres places balkaniques[2721], l'aménagement fait par l'État transforme l'espace public en une scénographie laissant de côté son symbolisme historique. Le parvis central sera, depuis lors, détaché des usages et de l'ambiance qui domine sur les trottoirs du périmètre. Malgré ce *lifting* des années 50, *Omonoia* continuera à forger son identité particulière au fil des ans en conservant un rôle prépondérant dans les débats publics sur l'aménagement du centre, dans les romans, dans les chansons et dans les films[2722].

[2721] POJANI, D., « Urban design ideology and power use of the central square in Tirana during one century of political transformations », *Planning Perspectives*, 2015, vol. 30, no. 1, pp. 67-94

[2722] Cf. le documentaire réalisé par le musée Benaki d'Athènes : ΜΟΥΣΕΙΟ ΜΠΕΝΑΚΗ, *Για πέντε διαμερίσματα και ένα μαγαζί*, 2005

Image 82 : Un des passages piétons à la périphérie de la place Omonoia (Source : image retirée à l'Archive Littéraire et Historique Hellénique E.Λ.I.A.)

Image 83 : Le parvis central de la place Omonoia, entièrement inaccessible aux piétons, dans les années 50 (Source : photo retirée aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes)

Après l'an 2000, une série d'articles s'interrogent sur les raisons du déclin d'*Omonoia* en insistant sur son image de décadence, *L'avenir de la place, Le rôle de la place, Le déclin de la place*, et révèlent qu'elle ne plaît ni aux autorités ni à une partie de la société[2723]. Certains parlent de la *mort* de la place : *Il faut que nous acceptions sans chagrin la fin de la place Omonoia, la place est morte ou peut-être n'a-t-elle jamais vécu*[2724]. Loin d'être morte, elle est porteuse d'enjeux importants grâce à son bâti inexploité et à son site stratégique au sein du système des

[2723] ΒΑΤΟΠΟΥΛΟΣ, Ν., « Το τέλμα της φαντασίας στην Ομόνοια », *Καθημερινή*, 3 Ιανουαρίου 2015
[2724] ΑΙΣΩΠΟΣ, Γ., « Εχει πεθάνει, αν και μάλλον δεν έζησε ποτέ », *Καθημερινή*, 24 Οκτωβρίου 2010

transports. Et, sans être considérée comme une *belle* place, elle fut la seule à avoir autant inspiré les plumes des écrivains qui la décrivent en se basant davantage sur les émotions qu'elle éveille, que sur ses *qualités* physiques :

> *J'aime les places mais parmi toutes, je n'en connais bien qu'une […] malgré tous les changements qu'elle a subis, ses arbres ont disparu, ses fleuristes aussi, un passage souterrain a été ajouté, la place reste inchangée. C'est Omonoia, la place la plus centrale et la plus populaire, le nombril du pays. Elle n'a ni habitués, ni monuments, ni magasins célèbres. Ici, se rassemblent les provinciaux qui cherchent leur chance dans la capitale ; ici, se rassemblent quelques désespérés qui cherchent un dernier aperçu d'une ville qui est en train de disparaître. Les chimères et les piétons se tiennent compagnie sur cette place. C'est là que je me dirige moi aussi*[2725].

Pendant toutes les années 80, *Omonoia* reste très animée, mais peu de personnes y restent ; la foule qui la traverse se dirige toujours ailleurs :

> *Nous pouvons dire que la majorité des gens sont pressés. Ce courant de personnes impatientes s'intensifie pendant les heures de pointe. En dehors de ces moments, les provinciaux s'y baladent pour se donner un rendez-vous ou pour regarder simplement le spectacle. Pour eux, c'est une sorte d'aventure […] Il y a bien sûr les habitués de la place et très peu de touristes […]*[2726]

Omonoia est un carrefour et un abri pour les marginaux :

> *Elle attire des véhicules et des personnes de tout le pays […] des handicapés, des aveugles, des muets, des fous. Cette place les invite, les attire. Leurs lieux d'origine les ont expulsés, tandis qu'Athènes, la pècheresse, et Omonoia, la plus grande pècheresse de toutes, les accepte humblement et sans se plaindre*[2727]

L'intensité de la fréquentation et le profil des usagers changent considérablement selon les heures de la journée et les jours de la semaine[2728]. La place bruyante du matin se transforme en une esplanade fantôme le soir qui suscite un sentiment de peur, d'abandon et de solitude pour ceux qui sont peu familiarisés avec le lieu. La nuit, le profil des promeneurs change : *C'est au cours de ces heures cruelles, après deux heures du matin, que certains circulent à Omonoia pour trouver une ambiance très différente de celle de leur maison étouffante*[2729]. La place devient alors un lieu de mauvaise réputation, voire dangereux, qui éloigne le passant : *Aux abords d'Omonoia, la vie glisse à côté des murs […] des serveurs, des étudiants, tous courent pour s'éloigner, comme si dans cet endroit d'Athènes une menace était suspendue au-dessus des têtes des passants*[2730]. Au contraire, le matin, la place se remplit d'un public étonnamment diversifié : *Des femmes de ménage, des conducteurs de bus, des serveurs, des ouvriers, des contrôleurs de billets apparaissent à chaque coin de la place […] je les regarde ; comment ils courent et ils se séparent sur cette large place*[2731]. Au milieu de cette foule anonyme, l'œil exercé peut repérer des personnages qui apparaissent toujours aux mêmes heures de la journée, chacun ayant sa propre manière de marcher :

> *Tôt le matin, vers cinq heures, courent sur le parvis des jeunes officiers, des chauffeurs, des serveurs, des pâtissiers, des balayeurs […] et puis, vers six heures du matin, apparaîtront des femmes de ménage, des poissonniers, des laitiers, des garçons de journaux, des boulangers et tous ceux qui n'ont pas encore acheté une voiture […]. Entre sept et huit heures, courent sur le parvis des fonctionnaires, et ils sont nombreux*

[2725] ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΕΑΣ, Μ., « Σε μέρος όπου φως δεν φέγγει », In *Πλανόδιος σαλπιγκτής. Δεκατέσσερα κείμενα*, Αθήνα : Κέδρος, 1989 et notamment p. 40
[2726] ΙΩΑΝΝΟΥ, Γ., *Ομόνοια 1980*, *op.cit.*
[2727] *Ibid.*, et notamment pp. 36-40
[2728] ΧΑΤΖΙΩΤΗΣ, Κ., *Πλατεία Ομονοίας. Η καρδιά της Αθήνας*, *op.cit.*
[2729] ΙΩΑΝΝΟΥ, Γ., *Ομόνοια 1980*, et notamment p. 44
[2730] *Ibid.*, p. 40
[2731] *Ibid.*, p. 49

[…] et après l'apaisement de la vague des fonctionnaires, arrivent les employés du secteur privé ; ils sont plus soignés, plus agités, plus inquiets, leur travail dépend de la relation qu'ils ont avec leur chef […] si le commerçant n'a pas encore ouvert son commerce, les employés restent debout sur les trottoirs comme des cailloux hors de l'eau […] les ouvriers traversent moins les grandes rues autour d'Omonoia, ils prennent surtout le train entre Athènes et Le Pirée, ils ne donnent pas le ton à la place […] les rues ne reprennent leur vie qu'à la fin des horaires des fonctionnaires et, vers seize heures, elles commencent à être lentement parcourues par des êtres solitaires, des étrangers [...] certains provinciaux continuent les va-et-vient en attardant que les commerces ouvrent l'après-midi, ou parce qu'ils ne veulent pas se rendre à leur hôtel répugnant[2732].

Au début des années 90, la place est considérée comme un lieu inhospitalier : *L'Athénien d'aujourd'hui ne pense qu'à une chose chaque fois que son trajet le conduit à Omonoia. Il pense à finir son boulot sur la place pour s'en éloigner au plus vite, et il a raison*[2733]. Au milieu des années 90, son caractère se modifie encore ; l'ambiance agitée est remplacée par la pauvreté et le déclin : *Aujourd'hui, nombreux sont ceux qui craignent ce lieu […] sa mauvaise réputation demeure […] un bourgeois ou un homme d'affaires n'établiraient jamais leur entreprise dans la rue Geraniou*[2734]. Malgré les foules de touristes et d'employés qui la traversent, *Omonoia* donne l'impression d'un espace vide et abandonné, mais cette image s'applique surtout au parvis central, car il y a de la vie à ses extrémités et aux croisements avec les rues limitrophes. La pharmacie de *Mpakakos*, au coin de la rue *Pireos*, le restaurant *Néon et* le café de *Loumidis* sont des commerces célèbres attirant une clientèle des quartiers lointains. La place est aussi très fréquentée par des groupes ethniques et des immigrants qui s'installent autour dès leur arrivée à la capitale[2735].

En 1985, le Schéma directeur de la capitale annonce la mise en valeur de la zone autour d'*Omonoia* et les discussions sur l'aménagement de la place reprennent. Le 25 juin 1998, un concours d'architecture est lancé à cet effet[2736]. Les architectes espèrent stimuler la circulation pédestre sur la place et le projet lauréat prévoit le tracement d'axes lumineux sur le sol afin de mieux guider les trajectoires des piétons. La solution est considérée comme innovante car elle prévoit l'élimination de la forme historique circulaire de la place. Les architectes visent à unifier le parvis central avec les trottoirs animés se trouvant sur le périmètre en augmentant la surface destinée aux piétons de 2 800 mètres carrés. Le ministère des Travaux publics annonce que le projet lauréat est une proposition *honnête, simple et facilement applicable*[2737]. Toutefois, le dessin soulèvera des critiques virulentes. La proposition, qui ne prévoit aucune plantation d'arbres, est taxée de vouloir créer une place inhumaine dépourvue d'abris pour le piéton pendant les mois estivaux. Certains conseillers municipaux voient la place comme une dalle chauve aux dimensions grandioses qui rappelle les places d'Europe du nord mais qui est complètement étrangère au paysage et aux modes de vie athéniens[2738]. Finalement, le projet exécuté sera très différent de celui qui fut présenté sur les dessins du concours, plusieurs points qui avaient été prévus n'ont jamais été réalisés. On a exhaussé le parvis de la place de plusieurs centimètres pour répondre aux besoins en aération de la station du métro qui se trouve en-dessous ; cette surélévation dans sa partie nord, coupe chaque possibilité d'accès aux piétons en bouleversant la liaison visuelle entre la rue *III Septemvriou* et l'Acropole. Quelques mois après la fin des travaux, la place ne réussit ni à attirer les Athéniens ni à satisfaire les attentes des pouvoirs locaux : *La place de la foule agréable, des rassemblements, des manifestations, des événements, a été transformée*

[2732] *Ibid.*, pp. 160-162
[2733] ΧΑΤΖΙΩΤΗΣ, Κ., « Η κοσμική Ομόνοια », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Ομόνοια η καρδιά της Αθήνας*, 23 Ιανουαρίου1994, pp. 10-12
[2734] *Ibid.*
[2735] VIZOVITI, S., « Emerging immigrant clusters in downtown Athens », In J. Traganou and M. Mitrasinovic (eds.), *Travel, Space, Architecture*, London : Ashgate, 2009, pp. 320-335
[2736] ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ, Β., « Οι μεταμορφώσεις της πλατείας Ομονοίας », *Το Βήμα*, 25 Φεβρουαρίου 2001
[2737] ΡΟΜΙΝΑ, Ξ., « Οι χαμένες πλατείες της Αθήνας », *Το Βήμα*, 13 Ιουλίου 2003
[2738] ΠΟΡΤΑΛΙΟΥ, Ε., « Κοινωνικές και χωρικές ανατροπές στην Αθήνα της κρίσης », *Αυγή*, 26 Ιανουαρίου 2014

en une rupture avec son histoire, en un gris coûteux, une œuvre monstrueuse sans âme […] *il ne vient à l'esprit d'aucun Grec ou étranger de la traverser*[2739]. Quant aux architectes, ils portent plainte sur le fait que leurs plans ont été modifiés[2740]. La place se vide d'usagers et de symbolismes et peu de gens s'interrogent sur le problème de l'accès des piétons à une plus grande échelle. En 2012, au moment de l'apogée de la crise économique qui a frappé le pays, certains soulignent que le problème du déclin d'*Omonoia* n'est pas une question de mobilier ou de verdure, mais qu'il résulte de l'absence de raisons pour lesquelles le piéton serait conduit à traverser le parvis de la place[2741].

La multiplication des trafiquants de drogues dans les ruelles autour de la place, la dégradation des bâtiments et le grand nombre de commerces très bon marché, donnent à la zone la réputation d'un lieu *marginal*. Dans les rues *Xouthou, Menandrou, Veranzerou,* les appartements des immeubles restent vides ou ils hébergent, dans une surface de quelques mètres carrés et dans des conditions lamentables, plusieurs immigrants[2742]. Ces mêmes rues, pendant la nuit, se transforment en lieux de prostitution[2743], et au cours de la journée, elles se remplissent à nouveau d'immigrants cherchant du travail ou des solutions aux problèmes administratifs liés à leur séjour. Les trottoirs de la rue *Satomvriandou* sont arpentés tous les matins par des Afghans et des Somaliens vendant des petits objets d'art, des portables ou des montres ; et sur les trottoirs plus larges autour de la place *Lavriou*, des femmes exercent la prostitution surtout pendant la journée.

Après 2004, le paysage d'*Omonoia* reflètera l'acuité de la crise économique et sociale du centre. La délinquance et la pauvreté transforment les rues adjacentes en champs de bataille entre les différents groupes ethniques. Le nom d'*Omonoia* est médiatisé à l'étranger en tant que synonyme d'illégalité et de déchéance[2744]. L'image sale et dégradée de la place sera vite liée à la présence des immigrants[2745]. Pour ceux qui travaillent dans des bâtiments aux alentours, traverser la place semble être uniquement une nécessité : *Personne ne fait rien après une certaine heure... il n'y a pas de vie dans le centre*[2746]. Le sentiment désertique ne reflète, que partiellement, la réalité de la place mais il est soigneusement cultivé par une grande partie de la Presse[2747]. *Omonoia* n'a ni un caractère défini ni homogène, tout dépend des ambiances des zones qui l'entourent. Ainsi, des commerces de gros s'adressant à toute la métropole, des boutiques d'alimentation orientale, des imprimeries, des pharmacies, des associations d'avocats, des cafés égyptiens ou des magasins chinois de vêtements façonnent les plusieurs facettes d'*Omonoia*. Après 1990, toute la zone à l'ouest de la place, connue sous le nom de *Gerani*, doit faire face à un sérieux déclin. Les rues *Sokratous* et *Evripidou* sont menacées de cloisonnement malgré leur proximité des autres zones du centre[2748]. À l'ouest d'Omonoia, le passant rencontrera des commerces et des usages de la rue, qu'il ne trouvera pas ailleurs. Pour ceux qui sont des étrangers de cette communauté atypique, certaines rues autour de la place peuvent sembler peu accueillantes, tandis que d'autres sont des points de passage de nombreux Athéniens qui se

[2739] ΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., « Απαθείς μπροστά στο δράμα της Ομόνοιας », *Καθημερινή*, 2010
[2740] ΒΟΖΑΝΗ, Α., ΔΕΣΥΛΛΑΣ, Δ., ΚΑΤΣΙΚΑ, Μ., et al., « Η Ομόνοια που δεν είδαμε », *Δελτίο τύπου*, 2002
[2741] ΖΗΡΙΝΗ, Μ., «Ο ένατος σχεδιασμός θα είναι καλύτερος », *Καθημερινή*, 24 Οκτωβρίου 2010
[2742] ΘΕΟΔΩΡΟΥ, Μ., « Η πόλη από κοινού. Μια πιλοτική προσέγγιση της Sarcha για την περιοχή γεράνι στο κέντρο της Αθήνας » In Θ. Μαλούτας, Γ. Κανδύλης, Μ. Πέτρου and Ν. Σουλιώτης (eds.), *Το κέντρο της Αθήνας ως πολιτικό διακύβευμα*, Αθήνα : Ε.Κ.Κ.Ε., Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, 2013, pp. 305-328
[2743] *Ibid.*
[2744] FAIRCLOUGH, G., « Once-lively square is a center of Greek Woe », *The Wall Street Journal,* 8 january 2013
[2745] Pendant certaines périodes de l'année, la police tente d'éloigner les immigrants sans papiers de toute la zone autour la place Omonoia. Certes, l'État est particulièrement absent en ce qui concerne la mise en place d'une politique durable d'insertion des immigrants. Ces derniers, une fois chassés par la police, doivent faire face aux attaques de groupes fascistes dans des rues entourant la place
[2746] ΣΧΙΖΑΣ, Γ., « Απρόοπτες συναντήσεις στην Ομονοια », *greekarchitects*, 15 Δεκεμβρίου 2010
[2747] ΓΙΑΝΝΑΡΟΥ, Λ., « Οι επιχειρήσεις εγκαταλείπουν την πλατεία Ομονοίας », *Καθημερινή*, 13 Δεκεμβρίου 2011
[2748] ΡΩΞΑΝΗ, Κ., « Οδός Ιπποκράτους. Απόπειρα χαρτογράφησης ενός δρόμου », In Θ. Μαλούτας, Γ. Κανδύλης, Μ. Πέτρου και Ν. Σουλιώτης (eds.), *Το κέντρο της Αθήνας ως πολιτικό διακύβευμα,* Αθήνα : Ε.Κ.Κ.Ε., Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, 2013, pp. 211-234

rendent aux magasins de la rue *Athinas* ou à des services de l'administration publique. Le caractère d'Omonoia réside enfin dans un binôme central et marginal.

8.2.2 Démarches méthodologiques

Quelles informations pourrions-nous tirer en observant la marche dans un espace qui n'encourage pas celle-ci ? S'agit-il enfin d'une place qui repousse la marche ou qui chasse les usages attirant cette dernière ? Elle ne manque pas de passants, mais lorsqu'on contemple son parvis d'une des rues sur son périmètre, elle semble relativement *vide*.

La première chose que nous avons faite, a consisté à délimiter la zone d'observation ; la place, en tant qu'ensemble, a des limites claires indiquées par la trame urbaine. Pour le piéton qui la traverse, elle est une surface plus étendue et perçue différemment dans ses différentes parties. Ses grandes dimensions et son découpage par les différents axes de circulation véhiculaire, ne nous ont pas permis d'observer l'espace dans son ensemble. Différents usages de la place ont lieu dans des zones déconnectées entre elles par la voirie. William Whyte dira : *A good plaza starts at the street corner*[2749]*,* ce qui est d'ailleurs le cas d'Omonoia où les coins des trottoirs périphériques concentrent la plus forte fréquentation de piétons, contrairement à sa partie centrale.

Ensuite, nous avons choisi ce qu'il fallait observer exactement. Il y règne une multitude d'usages qui se superposent dans le temps et dans l'espace ; le choix des créneaux horaires d'observation fut indispensable. Omonoia est très fréquentée le matin et beaucoup moins le soir ou les dimanches. Au-delà des créneaux horaires, les trajectoires des piétons sont aussi dictées par la forme de la place et par les usages qui se développent autour d'elle.

Après une semaine de *familiarisation* avec son fonctionnement, nous avons conclu que les usages ne varient pas énormément du lundi au vendredi. En revanche, ceux-ci changent de manière significative les samedis et les dimanches, avec une intense fréquentation dans le premier cas et une moindre dans le deuxième. Quant aux suivis des piétons, une délimitation de la place en plus petites zones d'observation n'a pas été nécessaire. Pour ce qui est des activités stationnaires, au contraire la division de la place en sous-zones était indispensable. Nous avons marché pendant quinze minutes à l'intérieur de chaque *zone d'observation*, en notant un maximum de personnes debout et le type de leur activité. Les observations, retranscrites sur une carte préparée à l'avance (Figure 19), se sont déroulées au cours de journées dont la température variait entre 18 et 32 degrés Celsius. Nous n'avons effectué aucune observation sous la pluie. Chaque zone a été observée pendant quinze minutes, à des heures précises les lundis, mercredis, vendredis, samedis et dimanches.

[2749] WHYTE, W.H., *The social life of small urban places*, *op.cit.*

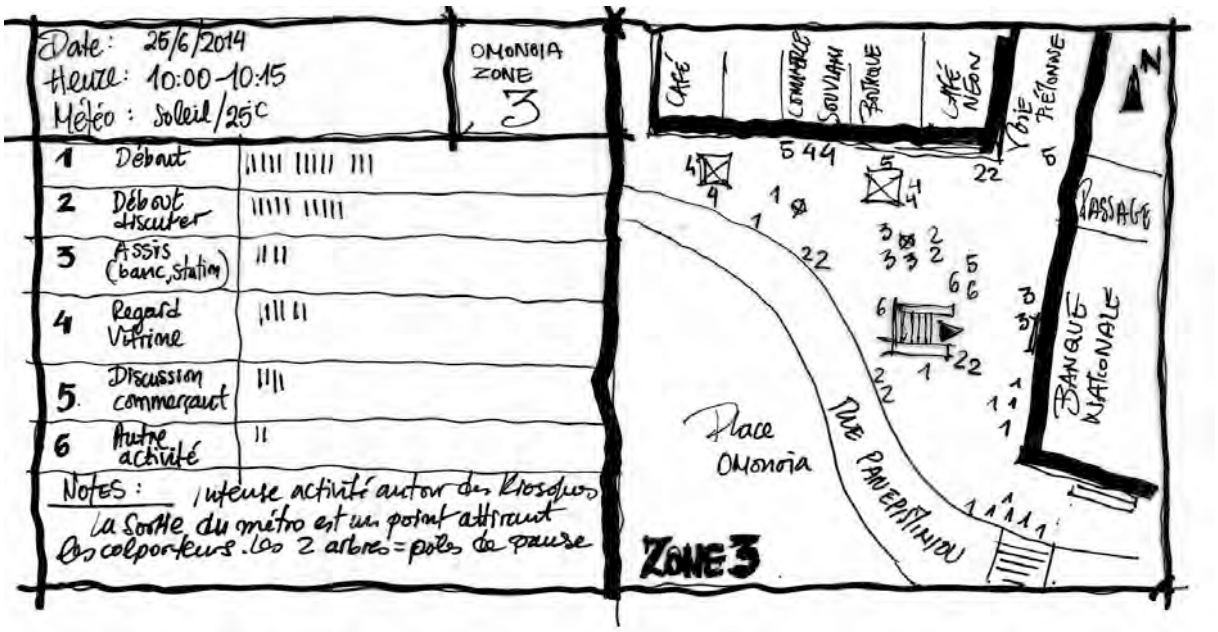


Figure 19 : Exemple d'une fiche d'observation des activités stationnaires utilisée pendant le travail sur le terrain (Source : figure créée par l'auteur)

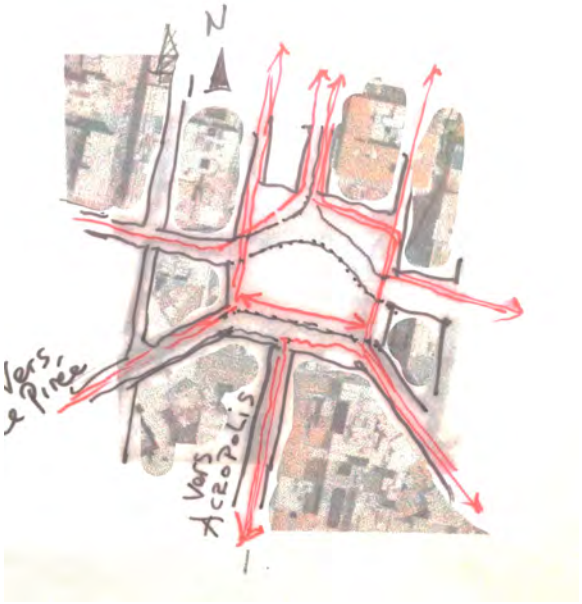
Certains problèmes sont apparus au cours des observations sur le terrain. En ce qui concerne les activités stationnaires, rester sur un point fixe dans l'espace ne nous a pas permis de repérer un grand nombre d'activités et c'était une méthode qui prenait beaucoup de temps. Marcher au sein de la zone d'observation nous a paru une méthode plus adaptée, même si certaines activités n'ont pas pu être enregistrées. Dans chaque zone d'observation, un premier niveau d'analyse a été fait à travers une observation générale. Après avoir noté les principales activités de la zone, l'observation ambulante nous a permis de regarder *de plus près* les plus complexes ou d'en approfondir certaines particularités. En qui concerne les suivis des piétons, ils étaient assez courts (par rapport à la rue *Athinas*). Les passants étaient très souvent obligés d'interrompre leur trajet devant les passages cloutés. Il était ainsi difficile d'avoir le temps d'analyser en profondeur certains aspects de la marche, comme nous l'avons fait dans le cas de la rue *Athinas* ; l'allure générale du piéton et les détails de son regard n'ont pas pu être aussi bien enregistrés.

8.2.3 Suivre des pas précipités

Comme c'est le cas de plusieurs espaces publics à l'heure actuelle[2750], *Omonoia* ne se prête ni aux activités de séjour, ni aux activités communautaires, elle est davantage un nœud de passage et de correspondance dans le centre athénien. Une première observation de la place nous a permis de constater certaines zones concentrant les flux principaux des piétons (Carte 53). Suivre un piéton qui, après être sorti du métro, entre dans un magasin, n'était ni possible ni souhaitable étant donné les objectifs de l'enquête. Ainsi, le nombre de trajets finalement analysés (Figure 20, Figure 21, Figure 22, Figure 23, Figure 24) est inférieur à celui des essais effectués sur le terrain. En effet, nous étions obligés de suivre des personnes pour vérifier au fur et à mesure si leur trajet pouvait être exploité et très souvent, quelques minutes après, nous devions mettre fin au suivi car la personne sortait de

[2750] GHIDISTER, M., « Public spaces, private lives: plazas and the broader public », *Places*, vol. 6, n.1, 1989, pp. 32-37

la zone de l'enquête. Vingt suivis de piétons ont été enfin retenus pour l'analyse, mais les observations ne présentent pas un caractère statistique. Nous avons choisi de suivre un piéton qui traversait la place à environ 180 degrés ; plus précisément il fallait traverser la place en passant soit par les trottoirs périphériques, soit par le parvis central. L'âge et les critères socioprofessionnels (fondés sur des hypothèses en fonction de l'habillement et de l'allure du piéton) ont été notés sur les fiches d'observation, mais ce ne sont pas des variables qui ont été prises en compte dans l'analyse des suivis.



Carte 53 : En rouge, les principaux axes de mouvement des piétons sur la place Omonoia et dans des rues limitrophes. (Source : schéma réalisé par l'auteur)

Comme nous l'avons déjà évoqué, l'environnement physique d'une place détermine dans une grande mesure la configuration du mouvement des piétons[2751]. Les kiosques, les sorties du métro, les portiques, les arrêts de taxi, les potelets et les endroits où se trouvent les passages cloutés ont tous un rôle à jouer dans la formation du trajet du piéton. Le fait que la majorité de ces éléments soient rassemblée aux extrémités de la place est crucial. Les sorties du métro sont toutes orientées vers le périmètre de la place et non vers son milieu, ce qui dirige de manière décisive les pas des piétons qui sortent du métro. Ces derniers marchent directement sur le bord intérieur des trottoirs sans chercher d'autres trajets passant par le milieu de la place.

[2751] SIMONIC, T., « Urban landscape as a restorative environment and design considerations », *Acta Agriculturae Slovenica*, vol. 82, no. 2, 2006, pp. 325-332

Image 84 : La place Omonoia, vue sur la rue Agiou Konstantinou et le centre commercial (à droite) Hondos Center (Source : photo de l'auteur prise en 2014)

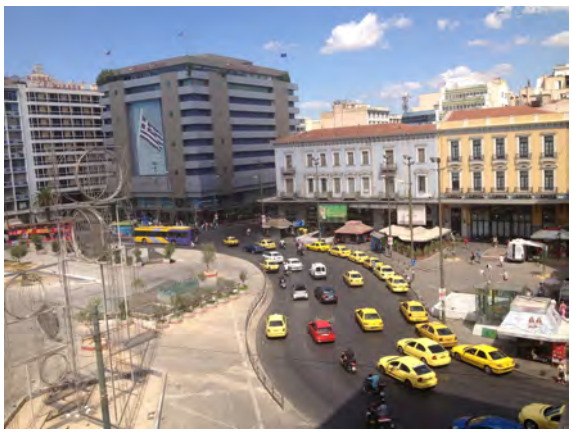


Image 85 : La partie nord de la place et vue sur la rue 3 Septembriou (Source : photo de l'auteur prise en 2014)

Les suivis des vingt personnes nous ont amenés à certaines premières constatations par rapport au comportement des piétons. La marche de ceux qui traversent la place par sa périphérie présente tout d'abord des points communs avec celle de ceux qui le font par son milieu ; ces caractéristiques ne nous permettent toutefois pas de faire des généralisations. Cependant, nous pouvons parler de *tendances de marcher* sur la place. Pour les 14 personnes la traversant par sa périphérie, un certain *modèle* a pu être observé, les trajectoires se divisent en quatre phases : l'entrée dans la place, la traversée de la place, les points d'arrêt aux passages pour piétons et les points de légère modification du trajet ou du rythme. Dans la phase d'entrée sur la place, les piétons semblent décidés et aucun signe d'hésitation n'a été observé ; ceux qui arrivent des rues avoisinantes, continuent directement leur trajectoire en longeant les bâtiments de la place. Parmi ceux qui sortent du métro, 3 personnes passent quelques instants à regarder à droite et à gauche pour orienter leurs pas. Une fois dans la place, elles se dirigent vers la zone la plus encombrée, sur le bord intérieur des trottoirs, en longeant les vitrines aux rez-de-chaussée sans trop les regarder et en se focalisant sur la progression de leur cheminement. La même *attitude* est observée quand les passants arrivent sur un passage-piéton ; toutes les personnes ont cherché à atteindre le bord extérieur du trottoir afin de faciliter leur marche lorsque le feu deviendrait vert. Quand il n'y a pas de voitures sur la chaussée, les piétons tendent à traverser la rue même quand le feu est rouge pour eux ; 8 personnes sur 14 l'ont fait quand ceux qui étaient autour d'eux l'ont également fait[2752]. Sur les 14 parcours, 5 personnes ont combiné leur trajet avec une activité brève : achat dans un kiosque, pause dans un café, achat à un colporteur ; toutes les pauses furent très courtes et il n'y a pas eu d'échanges plus marqués avec le commerçant. Nous avons aussi noté une précipitation de la part du piéton. Sur les 14 trajets observés, 4 ont été faits pendant une journée de canicule, ce qui a eu des petites incidences sur la trajectoire des piétons[2753], les 4 personnes ont préféré modifier légèrement leur trajet en quête d'un peu d'ombre.

Les 14 piétons suivis présentent toutefois des petites variations dans leur comportement entre eux, comme par exemple le moment d'attente devant un passage clouté, et plus particulièrement celui qui se trouve au croisement

[2752] Cette tendance dans le comportement des piétons est déjà évoquée par d'autres chercheurs. Cf. FARIA, J., KRAUSE, S., KRAUSE, J., « Collective behavior in road crossing pedestrians. The role of social information », *Behavioral Ecology*, 2010, vol. 21, no. 6, pp. 1236-1242

[2753] ZACHARIAS, J., STATHOPOULOS, T., « Microclimate and downtown open space activity », *Environment and Behavior*, 2001, vol. 33, no. 2, pp. 296-315

avec la rue *Agiou Konstantinou* nous a paru très intéressant à soulever. De fait, la distance entre les deux trottoirs n'est pas grande et le flux des voitures n'est pas constant, cela donne aux piétons, nous l'avons supposé, le sentiment d'une certaine sécurité et le plus souvent, après un regard rapide sur la rue, ils ont tous traversé la chaussée même quand le feu était rouge pour eux. Nous avons pu aussi noter un certain *débordement* de piétons qui attendent sur la chaussée. Cette partie est considérée comme une zone d'attente et elle est ainsi très *dilatée*. 4 piétons sur les 8 qui ont traversé ce passage, se sont directement arrêtés, non pas au bord du trottoir, mais sur la chaussée à côté des autres piétons. Le non-respect des feux rouges n'a pas été noté à tous les passages, ce qui nous conduit à conclure que ce comportement n'est pas inné, mais qu'il dépend des caractéristiques de l'environnement. Pour ce qui est du passage pour piétons qui se trouve au croisement de la place avec la rue *Stadiou*, les personnes sont beaucoup plus respectueuses des règles de la circulation même si la largeur de la rue et l'intensité du trafic restent les mêmes par rapport au passage qui se trouve dans la rue *Agiou Konstantinou*. En observant plus en détail, nous avons pu noter que l'hésitation ou l'impulsion de traverser la rue sont liées à ce que le piéton perçoit de l'autre côté de la rue ; dans le cas d'*Agiou Konstantinou*, le trottoir d'en face est très large et désencombré. En admettant que le piéton programme à l'avance sa trajectoire, nous avons pu confirmer que sur le passage de la rue Agiou Konstantinou le piéton peut avoir la certitude que son trajet sera facile et non encombré en regardant simplement le trottoir d'en face. Au contraire, quant à la rue *Stadiou*, la largeur du trottoir d'en face est plus petite et il est encombré par un tas de poteaux et de barrières, ce qui décourage le piéton de traverser la chaussée quand le feu n'est pas vert pour lui.

Les piétons traversant la place par la périphérie ont une perspective visuelle beaucoup plus importante. Sans consacrer trop de temps aux vitrines des magasins, leur regard est beaucoup plus *agile* face aux mouvements des autres passants, ou face aux obstacles se trouvant dans l'espace : cabines téléphoniques, quelques arbres, boîtes d'électricité, poteaux, chariots de colporteurs, kiosques, etc. Leur mouvement est guidé par un effort pour se faufiler à travers la foule. La trajectoire des piétons – même linéaire – s'effectue à une micro-échelle et elle est marquée par de nombreux petits slaloms pour éviter d'autres passants qui marchent ou qui font la queue devant un kiosque ou devant des étalages à l'entrée d'un commerce.

Si le trottoir est congestionné, les piétons agissent de manière plus décidée, voire agressive. Leur tracé se brise en fonction des pressions exercées sur son espace personnel qui est toutefois constamment modulé. Certains chercheurs ont déjà constaté que les piétons rétrécissent et élargissent leur espace personnel en fonction des critères sociaux[2754] ; nous avons pu le confirmer au cours de quatre suivis effectués sur la périphérie de la place. Dans le premier cas, le piéton, qui était une femme, a préféré faire un détour considérable au lieu de traverser un groupe d'hommes qui discutaient devant un kiosque à journaux. Dans les deux autres cas, les piétons ont ralenti leur mouvement en suivant la foule, au lieu de faire un petit détour et passer à côté d'un groupe de personnes qui semblaient faire des échanges illégaux de drogues. Dans un cas où le trottoir était peu encombré, deux piétons ont tenté de s'éloigner légèrement des mendiants ; en revanche, lorsqu'ils se sont trouvés dans la foule, ils n'ont pas modifié leur trajet pour *éviter* un mendiant.

[2754] DABBS, J.M., STOKES, N., « Beauty is power. The use of space on the sidewalk », *Sociometrym,* vol. 38, no. 4, 1975, pp. 551-557 et notamment p. 556

Parmi toutes les personnes suivies, nous avons pu noter que l'interruption de leur rythme[2755] ou le changement de leur trajectoire s'effectuent lorsque des petites activités complémentaires à leur marche ont lieu, telles que jeter un coup d'œil au portable ou chercher dans le sac. Ces *petites actions* se réalisent en des points – nous l'avons observé – où le piéton se sent moins *stressé* dans la foule, soit des endroits moins encombrés, soit là où le piéton n'a aucune décision à prendre rapidement dans les prochains instants. Aussi, les conditions climatiques et l'ambiance générale du lieu[2756] sont-elles des facteurs de stress pour le piéton. Les endroits sur la place où le passant peut se détendre sont rares, et même si le parvis central est suffisamment spacieux et n'est jamais encombré, les piétons le traversent vite sans avoir envie de s'y attarder plus longtemps. Les endroits où ces derniers choisissent de ralentir leurs pas pour chercher quelque chose dans leur sac ou faire un appel, se trouvent le plus souvent à proximité des passages pour piétons. Par ailleurs, les sorties du métro et les zones qui sont protégées du soleil les incitent le plus souvent les piétons à combiner leur marche avec une de ces petites actions.

Quant aux suivis sur la périphérie de la place, nous avons pu noter que les piétons cherchent à rentabiliser leur trajet non seulement en termes de trajectoire, mais surtout de temps. Certains d'entre eux ont modifié de manière imprévue leur trajet afin de gagner du temps sur des trottoirs encombrés. Deux types de comportements ont été observés : soit le piéton a *évité* de s'exposer à des décisions très complexes en suivant le trajet le plus direct et le moins interrompu, soit il s'engage dans une trajectoire de manière non rationnelle mais efficace. Les six piétons qui ont fait des ajustements de ce type, ont tous eu un tempo de marche relativement accéléré. Leur trajet s'est brisé à maintes reprises car ils ont tous évité les retards imposés dans la zone principale de mouvement des piétons.

Parmi les 14 suivis sur la périphérie de la place, 9 piétons étaient beaucoup plus attentifs à ce qui se passait dans des endroits où leur visibilité était obstruée. C'était le cas sur les trottoirs sud-ouest et ouest de la place où la zone du mouvement des piétons est encombrée par des kiosques et des étalages de commerces. D'une manière générale, les passants ne semblent pas être particulièrement intéressés par les produits qui sont exposés dans les vitrines aux rez-de-chaussée, mais au contraire, ils sont attirés par la marchandise qui est étalée à côté d'eux ; leur contact visuel est donc plus attaché à leur entourage et ils ont tendance à ralentir leur marche. Le regard des piétons est finalement attiré par des stimuli qui se trouvent dans l'espace physique (affiches, enseignes de promotion, étalages) mais aussi sonores ou sociaux (une dispute, un mendiant ou une personne criant). Parmi les suivis sur la périphérie de la place, trois piétons ont arrêté leur regard assez longtemps face à une arrestation, à une dispute entre deux personnes et à un groupe de gens rassemblé autour d'un journaliste interviewant quelqu'un.

Les 6 piétons qui ont traversé la place par son milieu ont présenté des comportements légèrement différents. Tout d'abord, ces trajectoires sont beaucoup plus similaires entre elles ; la majorité des piétons ont suivi *grosso modo* le même trajet en occupant seulement une petite zone dans le sud du parvis central. Parmi les 6 personnes suivies, 4 ont traversé le milieu de la place parallèlement au grand banc en ciment qui se trouve au centre, en se positionnant légèrement sur le bord extérieur du parvis (Image 84). Les 2 autres piétons ont traversé le milieu de la place en suivant deux axes linéaires de mouvement qui relient – le plus directement – deux points diamétrale-

[2755] YOU, H., « Defining rhythm. Aspects of an atnthropology of rhythm », *Culture, Medicine, and Psychiatry*, vol. 18, 1994, pp. 361-84
[2756] Au sujet de l'influence de l'ambiance d'un environnement sur le comportement du piéton : Cf. DAAMEN, W., HOOGENDOORN, S.P., Research on pedestrian traffic flows in the Netherlands, In *Walk 21 IV Conference*, Portland, Oregon, United States, 1-3 May 2003

ment opposés de la place qui sont en même temps des zones de redistribution de mouvements vers d'autres quartiers du centre. Parmi les 6 piétons suivis, seulement deux ont levé les yeux pour regarder les bâtiments se trouvant autour de la place, après avoir traversé la chaussée et avant de poursuivre une nouvelle séquence de leur trajet ; ceci nous conduit à penser qu'à ce moment de transition, le fait de regarder autour était une évaluation rapide de l'environnement. La majorité des piétons marchaient rapidement en regardant tout droit ou par terre ; la seule exception était un touriste qui s'est baladé un petit moment dans la partie sud du parvis central en prenant des photos des bâtiments. Contrairement aux suivis faits en périphérie de la place, parmi les piétons qui l'ont traversée par son milieu, seulement 1 s'est arrêté à un kiosque à journaux après être sorti du métro.

Au cours des suivis de ceux qui ont traversé la place par son milieu, nous avons pu noter que certaines zones ne sont pas du tout utilisées. L'aménagement de la place est fait de telle sorte que sa partie nord est difficilement traversée par les piétons ; des fontaines, des boîtes d'aération du métro et des zones avec de la pelouse forment un espace au sein duquel le piéton est cloisonné sans aucun point *d'évasion* ni physique ni visuel (Image 85). Parmi les piétons observés, aucun n'a traversé cette zone-là. En les suivant sur la place, nous avons pu constater que l'énorme banc en ciment est très peu utilisé aussi (Image 86). L'emplacement même de celui-ci au milieu du parvis crée une limite rigide qui découpe la place en deux parties et canalise obligatoirement les itinéraires des piétons sur une *bande* fine dans la partie sud du parvis.

Image 86 : Le parvis central de la place Omonoia et le banc en béton (à gauche), peu utilisé par les personnes traversant la place (Source : photo de l'auteur prise en 2014)

Dans le cas de 2 piétons qui ont traversé la place par son milieu, nous avons pu noter qu'ils ont préféré suivre une logique propre à eux, au lieu de poursuivre l'itinéraire indiqué par l'aménagement de la place. Ce comportement est également reproduit dans la partie sud, là où la rue *Athinas* croise perpendiculairement *Omonoia*. Malgré le fait que cette rue soit un axe de forte fréquentation piétonnière, aucun passage clouté n'est prévu pour relier ses trottoirs directement à la place. 2 piétons, venant d'*Athinas*, ont préféré traverser la chaussée en dehors des passages pour piétons, ce qui leur a permis en réalité de faire un trajet beaucoup plus direct par rapport à l'*officiel* qui oblige chaque piéton, voulant aller d'*Athinas* à la rue *G. Septemvriou*, à faire un grand détour pour

emprunter les passages cloutés. Les piétons observés n'ont pas cherché ces derniers, ils ont préféré prendre une ligne directe afin d'arriver plus vite de l'autre côté de la place[2757].

En ce qui concerne ceux qui ont traversé la place par son milieu, nous avons remarqué une autre caractéristique de la marche. En effet, 4 piétons qui sont sortis du métro et se sont trouvés dans une situation d'encombrement à cause d'autres piétons ou du mobilier urbain, ont essayé de trouver très vite leur chemin pour fuir cet inconfort. Une fois au milieu de la place, ils perçoivent avec plus de liberté l'environnement qui les entoure et leur marche se ralentit.

Sur l'ensemble des 20 suivis, seulement 8 piétons ont eu des échanges avec un autre passant. Parmi ces échanges, 5 ont eu lieu aux coins des rues convergeant vers la place *Omonoia*. À chaque fois la personne qui a posé la question était un piéton moins *mobile* que celui en mouvement que nous suivions. Dans ces 5 cas, l'interaction avec l'autre a duré plus longtemps qu'au cours des 3 cas d'échanges effectués au milieu de la place. En outre, toutes ces interactions se sont déroulées dans un espace assez favorable, dans des endroits ou le piéton était soumis à une moindre pression des flux des autres personnes. Lorsqu'il s'agissait d'une demande d'information, le piéton *arrêté* a consacré du temps pour se déplacer légèrement de sa ligne initiale de mouvement afin d'approcher l'autre.

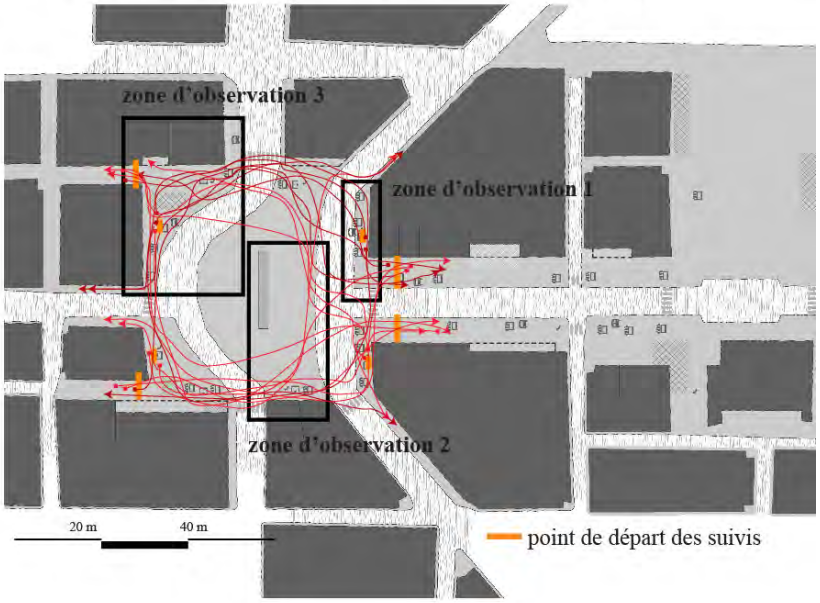
Dans tous les suivis, nous avons constaté que tous les piétons ont cherché à avoir une vue libre devant eux quand ils marchaient ; lorsque ce n'est pas le cas sur la ligne initiale de leur trajet, ils préfèrent le changer afin d'avoir un champ de vision dégagé. Ce type de comportement a été surtout observé dans les endroits les plus encombrés de la place : les passages cloutés et les trottoirs très chargés par des éléments fixes comme des kiosques, des poteaux, des cabines, etc. Plus particulièrement dans le cas du passage pour piétons se trouvant au croisement de la place avec la rue *Agiou Konstantinou*, les passants observés ont eu tendance à dépasser le bord extérieur du trottoir en se plaçant debout à côté des autres personnes et non pas devant ou derrière eux[2758]. Les piétons attendant aux feux rouges formaient ainsi une ligne allongée sur le bord du trottoir (Image 87).

[2757] Une observation qui s'aligne sur la constatation que le piéton cherche la ligne la plus directe pour son trajet. Cf. GANEM, J., « A pedestrian demonstration of Fermats principle », *The Physics Teacher*, vol. 36, 1998, pp. 78-78

[2758] Les piétons ont tendance à occuper tout l'espace qui leur est attribué et à se distribuer de manière uniforme dans une zone en particulier. Cf. HELBING, D., MOLNAR, P., FARKAS, I.J., BOLAY, K., « Self-organizing pedestrian movement », *Environment and Planning B: Planning and Design*, vol. 28, 2001, pp. 361-383

Image 87 : Un des nombreux passages piétons dans le périmètre de la place Omonoia. La signalisation au sol n'est pas bien entretenue (Source : photo de l'auteur prise en 2014)

Les traces des *suivis des piétons* effectués sur la place Omonoia ainsi que les trois zones d'*observation des activités stationnaires* des piétons



Carte 54 : Carte indiquant les suivis des piétons effectués sur la place Omonoia, ainsi que les trois zones d'observation des activités stationnaires des piétons (avec des carreaux noirs), et les points de départ des suivis (en couleur orange) (Source : carte effectuée par l'auteur sur le logiciel *ArchiCad* sur une base Google Maps)

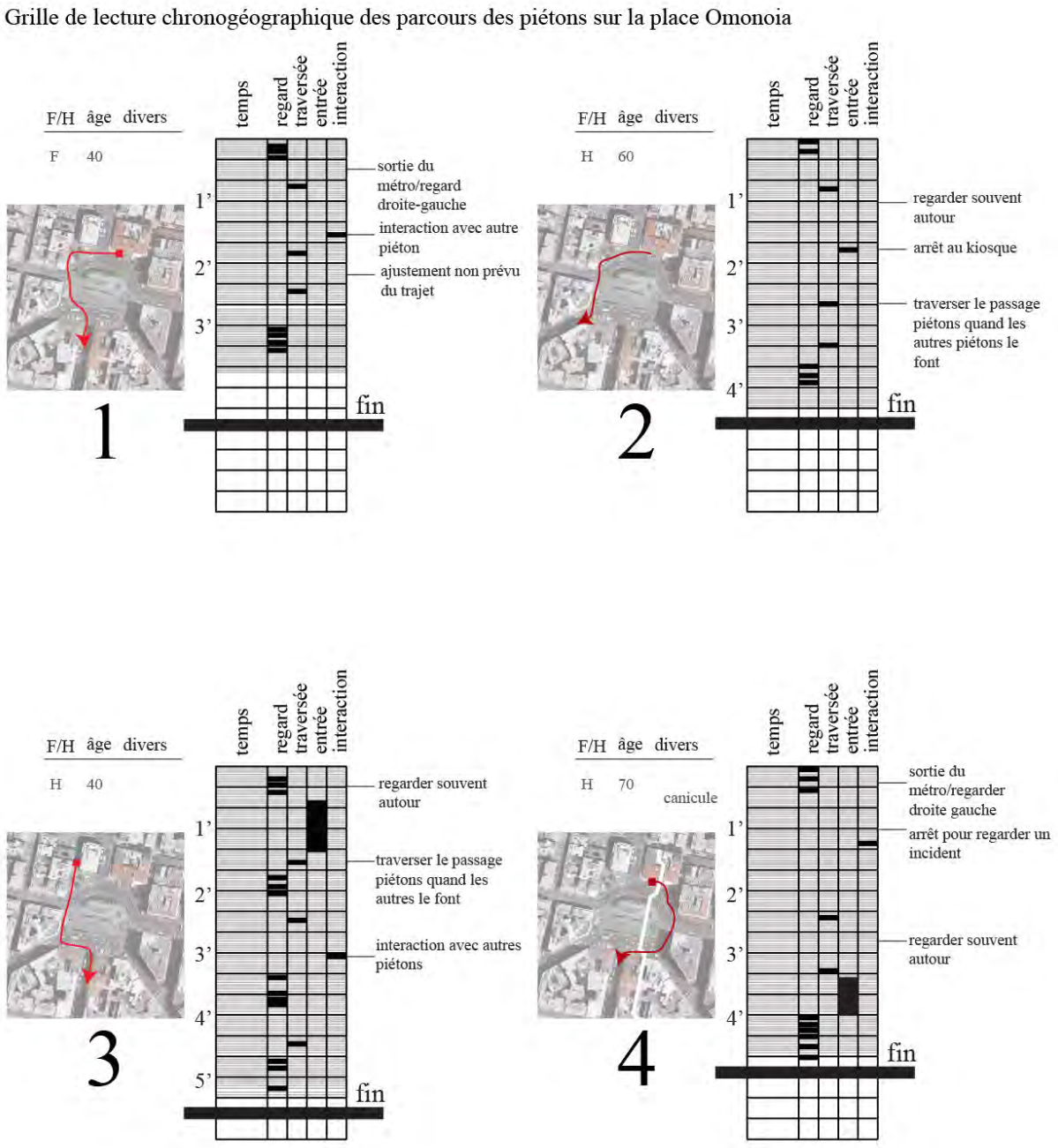


Figure 20 : Les fiches individuelles 1-4 des suivis de piétons sur la place Omonoia. Chaque fiche indique le numéro du piéton, le trajet effectué et les cinq principales catégories de comportement du piéton (Source : fiche créée par l'auteur sur un fond de carte google maps et à l'aide du logiciel Illustrator)

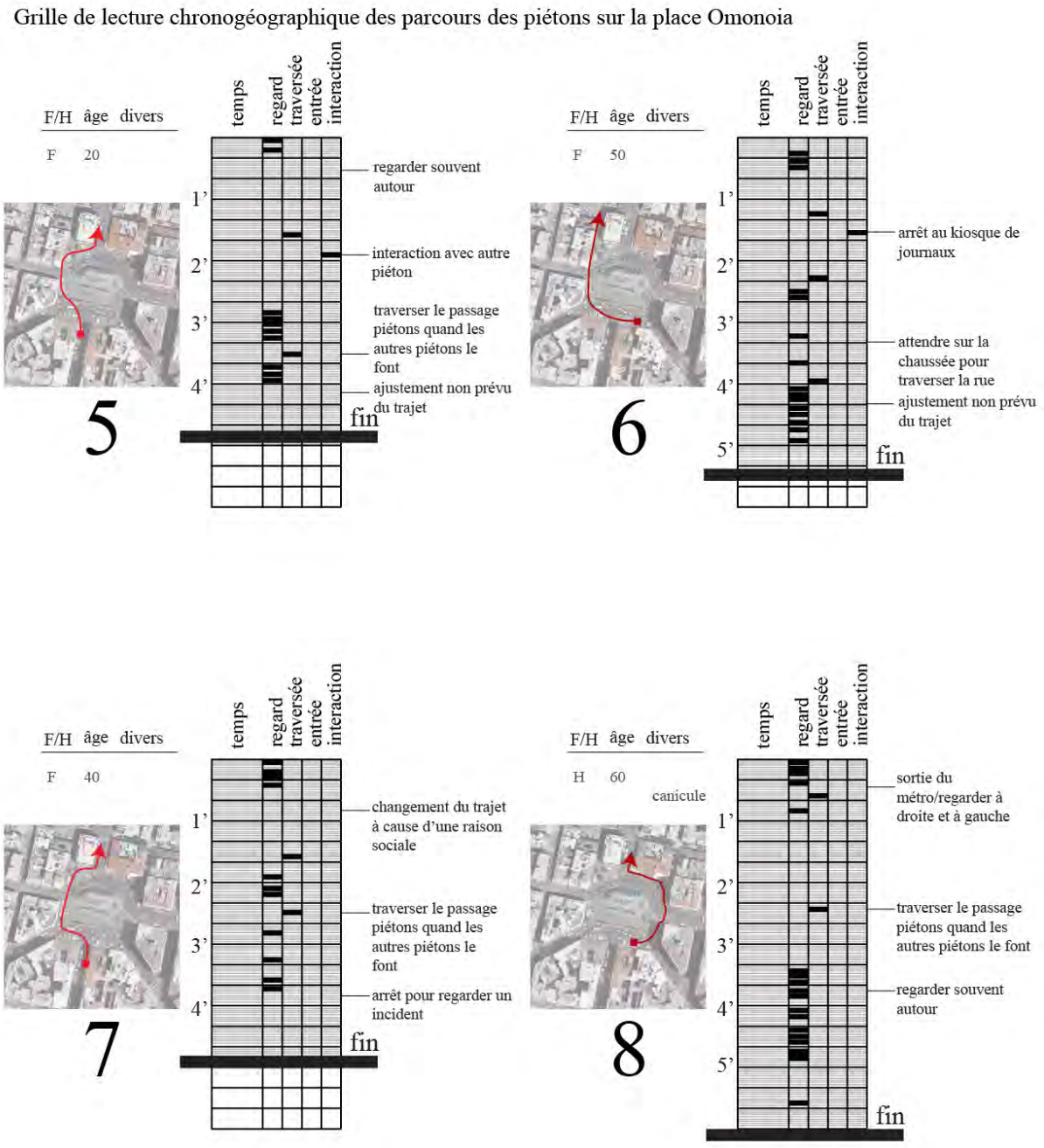


Figure 21 : Les fiches individuelles 5-8 des suivis de piétons sur la place Omonoia. Chaque fiche indique le numéro du piéton, le trajet effectué et les cinq principales catégories de comportement du piéton (Source : fiche créée par l'auteur sur un fond de carte google maps et à l'aide du logiciel Illustrator)

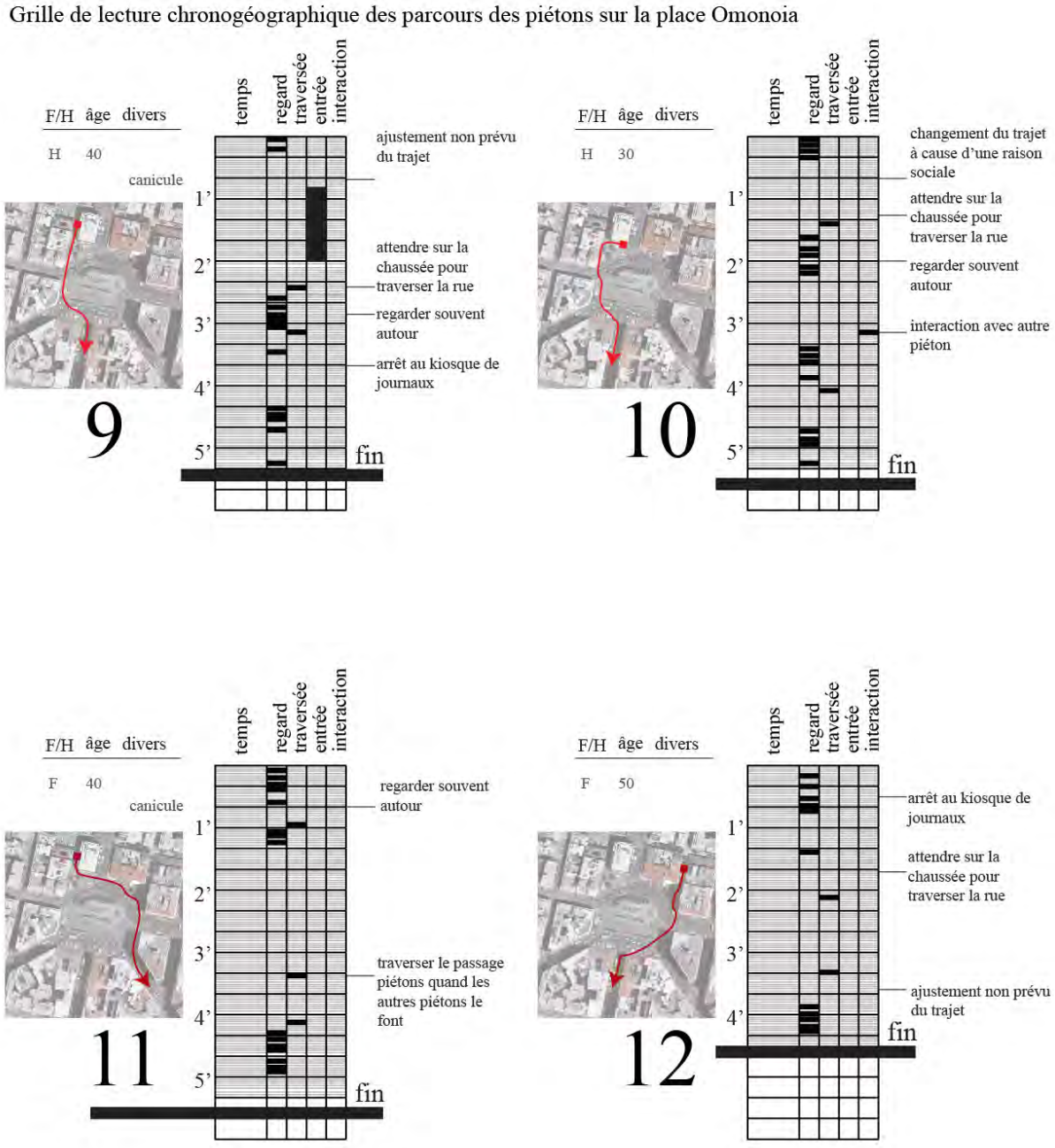


Figure 22 : Les fiches individuelles 9-12 des suivis de piétons sur la place Omonoia. Chaque fiche indique le numéro du piéton, le trajet effectué et les cinq principales catégories de comportement du piéton (Source : fiche créée par l'auteur sur un fond de carte google maps et à l'aide du logiciel Illustrator)

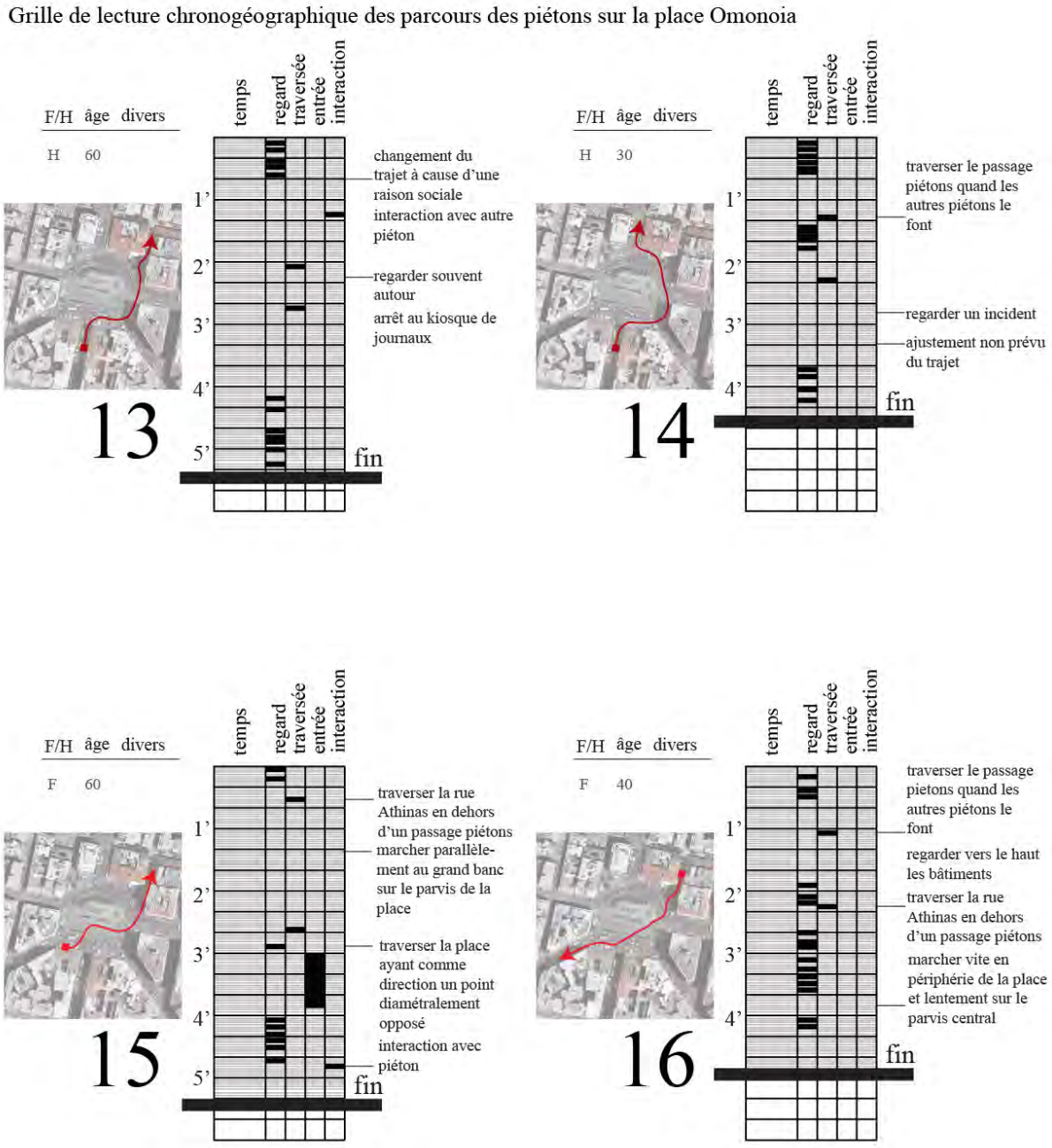


Figure 23 : Les fiches individuelles 13-16 des suivis de piétons sur la place Omonoia. Chaque fiche indique le numéro du piéton, le trajet effectué et les cinq principales catégories de comportement du piéton (Source : fiche créée par l'auteur sur un fond de carte google maps et à l'aide du logiciel Illustrator)

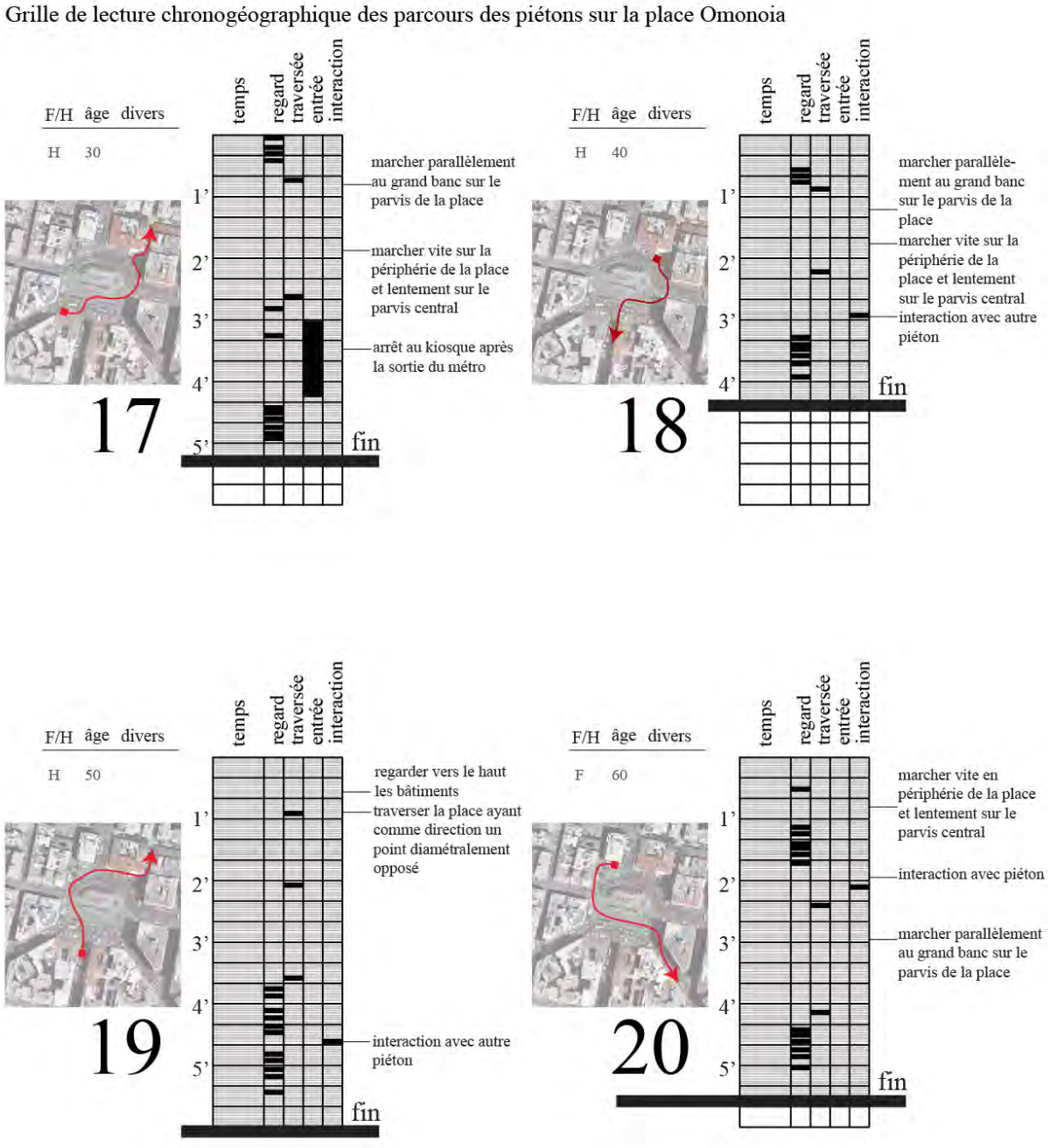


Figure 24 : Les fiches individuelles 17-20 des suivis de piétons sur la place Omonoia. Chaque fiche indique le numéro du piéton, le trajet effectué et les cinq principales catégories de comportement du piéton (Source : fiche créée par l'auteur sur un fond de carte google maps et à l'aide du logiciel Illustrator)

8.2.4 À l'écoute de la marhe pendant ses pauses : plonger dans la vie du lieu

À première vue, nous dirions que le mouvement continu des piétons s'impose par rapport aux activités stationnaires sur la place Omonoia ; elles présentent, cependant, une grande variété caractérisant l'usage de la place comme lieu public (Figure 37, Figure 38, Figure 39). L'arrêt ou la pause des passants sur cette dernière, offrent un grand intérêt et contribuent également à la production des flux piétonniers finaux[2759]. En effet, les usages de la place présentent deux types de *spatialité*[2760], qui s'entremêlent toutefois : l'une est issue des projets de ceux qui décident l'aménagement du lieu, et l'autre, des souhaits de ceux qui s'en servent. L'utilisation de chaque endroit se tisse ainsi au fur et à mesure par une procédure de spatialisation selon laquelle les passants inventent à chaque instant leurs propres règles d'utilisation de chaque morceau de l'espace[2761]. Les piétons utilisent comme lieux de pause temporaire les kiosques se trouvant sur la place, mais aussi des endroits qui sont moins accueillants à cette fin. L'espace physique n'est pas une enveloppe prédéfinie d'actions, il se forme à partir d'un ensemble d'espaces enveloppant différentes pratiques de spatialisation ; nous marchons différemment au sein de notre quartier et autrement sur une place publique centrale. Si l'on se réfère à Augustin Berque qui disait que *Le temps imprègne l'espace*[2762]*,* la logique spatiale de chaque lieu public ne peut qu'interférer sur le temps personnel de chacun avec le temps collectif de la ville.

L'observation de l'usage de la place[2763], et plus particulièrement celle des activités stationnaires, a montré qu'elle est intensivement utilisée en dépit de sa réputation d'espace désert (Figure 28, Figure 29, Figure 30, Figure 31, Figure 32, Figure 33, Figure 34, Figure 35, Figure 36). Il y a eu en effet, tout au long de son histoire une variété d'usages et un profil hétéroclite des usagers[2764]. Les flux des véhicules dans les parties nord et sud d'Omonoia influencent aussi le paysage perceptif des piétons et leurs pratiques. Le dynamisme de la place résulte des petits métiers qui se développent sur les trottoirs de son périmètre à différentes heures de la journée (Image 88, Image 89, Image 90, Image 91).

[2759] MOUDON, A.V., HESS, P.M., SNYDER, M.C., et al., « Effects of site design of pedestrian travel in mixed-use, medium-density environments », *Transportation Research Record*, no. 1579, 1997, pp. 48-55
[2760] En tenant compte que par spatialité nous partageons la définition de Jean Charles Depaule : *La logique qui sous-tend l'organisation d'un espace construit*. Cf. DE PAUL, J.-Ch., « Espaces habités de l'Orient arabe », Les Cahiers de la Recherche Architecturale, no. 22 (numéro spécial : Espace centré : figures de l'architecture domestique dans l'Orient méditerranéen), 1995, pp. 8-21
[2761] Un terme de Raymond Ledrut cité par CASTEX, J., COHEN, J.-L., DEPAULE, J.-Ch., et al., *Histoire urbaine, anthropologie de l'espace*, Paris : CNRS, 1995 et notamment pp.34-36
[2762] BERQUE, A., *Vivre l'espace au Japon*, Paris : Presses Universitaires de France, 1982
[2763] Pour plus de méthodes sur l'usage de l'espace public voir BROWER, S., « Streetfront and sidewalk », *Landscape Architecture,* vol. 63, no. 4, pp. 364-369
[2764] ΚΙΜΠΟΥΡΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., « Η 'Ομόνοια' όλων των Ελλήνων», *Επτά Ημέρες Καθημερινή*, 23 Ιανουαρίου 1994, pp. 2-5

Image 88 : Vendeur de Lotto au coin de la rue (Source : photo de l'auteur prise en 2014)

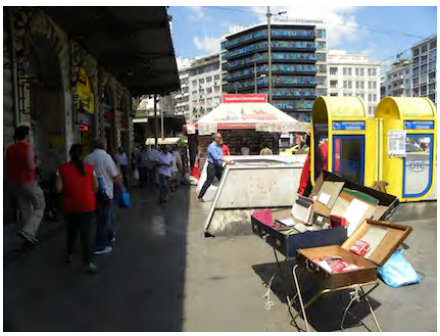


Image 89 : Vendeurs d'anciennes cartes postales et de petits objets à la sortie du métro dans la partie sud de la place (Source : photo de l'auteur prise en 2014)

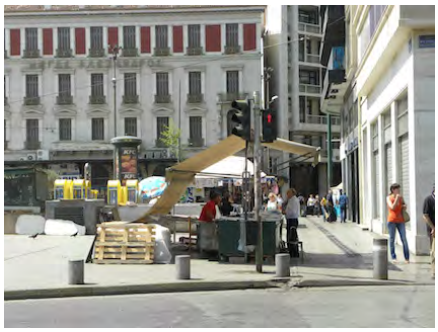


Image 90 : Vendeur de journaux au croisement de la place Omonoia avec la rue Pireos (Source : photo de l'auteur prise en 2014)

Image 91 : Vendeur de bagels dans la partie nord-ouest de la place (Source : photo de l'auteur prise en 2014)

L'usage le plus intense est davantage observé sur ses zones périphériques et dans une moindre mesure sur le parvis central. La grande majorité des activités stationnaires se développent aux coins des rues et autour des sorties/entrées du métro. Dans ces zones-là, les usages sont multiples et ils se succèdent dans la journée. Au contraire, sur le parvis central, seules deux activités stationnaires ont été notées : des gens assis sur le banc central en béton et des personnes, souvent des touristes, restant debout pour prendre des photos de la place. Les pauses des personnes sur le parvis central sont très courtes et elles s'effectuent surtout le matin. Ceux qui s'asseyent sur le banc central y restent assez longtemps, il s'agit en général d'hommes immigrés en groupe de deux ou trois personnes (Image 92). Il y a aussi des personnes seules. Cependant, au-delà de ce type de séjour temporaire qui a lieu sur le banc public, aucune autre activité n'a été enregistrée sur le parvis central. Ceux qui sont assis regardent ceux qui passent comme s'ils regardaient une scène de théâtre, sans participer. Contrairement à la variété des activités et aux types d'appropriation de l'espace dans le périmètre de la place, l'usage du parvis central est moindre. L'emplacement du banc offre suffisamment d'espace pour s'asseoir, mais les interactions y sont rares, sauf s'il s'agit de personnes qui se connaissent déjà.

La vie est donc beaucoup plus palpitante sur les trottoirs périphériques. Si les flux des piétons – comme nous l'avons déjà montré – se développent sur une bande *collée* aux commerces des rez-de-chaussée, les activités

stationnaires se déploient surtout autour d'éléments stables dans l'espace : les kiosques, les cabines téléphoniques ou les entrées/sorties du métro en formant de petites polarités. Les types de commerces sur la place reflètent aussi les activités stationnaires des piétons ; ils s'adressent à une clientèle de passants qui à son tour contribue à leur formation : des magasins de paninis, des kiosques à journaux ou des cafés à emporter. Ces commerces adaptent leurs horaires d'ouverture aux rythmes de la place, ils ouvrent très tôt le matin pour servir ceux qui passent par Omonoia en métro pour faire une correspondance vers d'autres parties de la ville. Quand les flux des passants s'atténuent, après dix-huit heures, la fréquentation des commerces aux alentours s'estompe aussi ; seuls les commerçants ambulants continuent à travailler sur la place après la fermeture des magasins. Chaque samedi soir, le trottoir au coin d'Agiou *Konstantinou* se remplit de chariots de vendeurs de journaux dominicaux.
Contrairement à l'animation notée aux rez-de-chaussée de la place, les étages des bâtiments qui l'entourent sont en grande partie vides. Ce contraste est encore plus visible le soir quand, au-dessus des enseignes lumineuses des vitrines, le passant remarque les fenêtres closes des façades des bâtiments néoclassiques.

Image 92 : La plupart des étages des bâtiments néoclassiques restent vides, soit car ils appartiennent à des fondations privées, soit car le coût de leur rénovation est très élevé (Source : photo de l'auteur prise en 2014)

L'usage de l'espace public à *Omonoia* suit un modèle temporaire et spatial relativement stable ; la place est surtout fréquentée le matin jusqu'à midi et beaucoup moins le soir après dix-huit heures. Toutefois, dans ce large créneau, les activités des piétons présentent des temporalités différentes qui sont dictées par les différents profils des usagers. Un exemple est celui des colporteurs immigrants (vendant des montres, des cd, des sacs) qui n'apparaissent que le matin, où le contrôle policier est moins strict. Après dix-huit heures, les petits métiers occupent des places spécifiques en fonction des flux nocturnes : les vendeurs de journaux s'installent soit au croisement de la rue *Pireos*, soit dans la partie est de la place qui est plus animée. Au contraire, la fréquentation des trottoirs au croisement d'Omonoia avec la rue *Athinas* diminue considérablement après dix-huit heures du fait que la rue n'est pas une destination nocturne et que les piétons, puisque les commerces sont fermés, n'ont aucune raison de la traverser. L'usage de la place dépend aussi de son illumination ; l'on constate que toutes les pauses des piétons s'effectuent à proximité des étalages des vendeurs, des kiosques ou des entrées/sorties du métro. La lumière semble être un facteur décisif offrant un sentiment de sécurité. Les samedis soir, les kiosques à journaux deviennent ainsi des pôles d'attraction de piétons qui s'y arrêtent pour acheter ou feuilleter un journal. Observer le lieu public n'est pas seulement une pratique des chercheurs, elle l'est également pour les usagers

des lieux publics[2765] ; les piétons aiment regarder les autres passants et ils se distraient grâce au spectacle dans l'espace public[2766]. Dans le cas d'Omonoia, nous avons repéré des personnes debout se limitant à observer le lieu, à côté des sorties du métro, qui constituent des centralités d'attraction des mouvements pédestres. Ces observateurs sont souvent appuyés contre un mur à côté d'escaliers et ils ne sont pas entourés par d'autres personnes stationnaires.

À la pléthore d'usages, décrits ci-dessus, s'ajoute aussi une complexité de profils d'usagers[2767] issus d'ethnies et de classes différentes qui utilisent l'espace autrement. Pour les colporteurs, la place est le lieu de leur vie quotidienne, ils occupent des points stables dans l'espace et ils s'approprient un petit environnement autour d'eux en installant des tabourets et des chariots. Pour de nombreux passants, la place n'est qu'une étape intermédiaire du parcours qui se reflète dans la manière dont ils font leur pause ; ils choisissent des endroits proches aux flux des mouvements et ils sont toujours dans un état d'éveil – ils font leurs petites pauses debout – afin de reprendre facilement et rapidement leur trajet. Au-delà du modèle général d'usage de la place, certaines zones sont utilisées plus intensivement, ce qui ne signifie pas pour autant qu'elles soient traversées par un grand nombre de personnes ; il s'agit des zones offrant surtout de multiples occasions d'interaction sociale. La familiarité de certains piétons avec le lieu, se reflète dans leur manière de s'approprier l'espace et dans leur volonté d'interagir avec les autres personnes. Après avoir observé les activités stationnaires au sein des trois zones de la place, nous avons pu noter que certains piétons – que nous appelons *habitués* – semblent être plus à l'aise dans l'espace. Les habitués sont soit des colporteurs, soit des personnes seules qui regardent autour d'elles ou qui sont assises, soit des groupes de gens discutant aux coins des rues. Leurs interactions n'ont pas lieu au hasard dans l'espace ; les habitués forment parfois des petits groupes de discussion ou simplement de coprésence (comme lorsque des personnes regardent des journaux accrochés aux kiosques). Un exemple représentatif est celui des vendeurs de journaux qui installent leurs kiosques dans les mêmes zones que les vendeurs de fruits secs. Les habitués de la place cherchent à occuper leurs petits territoires par rapport aux flux des passants pour pouvoir bénéficier d'une plus grande clientèle. De plus, les flux des passants offrent une scène d'observation très riche pour les petits commerçants qui passent plusieurs heures immobiles sur un point de l'espace.

Un autre type d'activité stationnaire apparaît aux extrémités de la place *Omonoia* aux coins des rues (Image 93). Ces espaces ne présentent pas une régularité d'usage, il s'agit de zones toujours très chargées par la circulation piétonnière. Les coins des trottoirs présentent une grande fluidité qui est un facteur *rassurant* pour les colporteurs et pour certaines pratiques comme la vente illégale de CD, de tabac, etc. L'animation des coins des rues s'imprègne chaque fois de l'ambiance de la rue limitrophe ; ainsi, le coin de la rue *Pireos* est-il un lieu de rencontre pour les immigrants venant des rues *Sofokleous* et *Evripidou*. Toute la zone, au sud-ouest d'*Omonoia,* accueille des associations de minorités, des auberges ou des commerces ethniques. Autour de la rue *Dipulou*, les Bengalis se retrouvent pour échanger les nouvelles de leur ville d'origine ou pour parler de possibilités de travail. Les trottoirs au croisement avec la rue *G. Septemvriou* rassemblent un public plus varié, des retraités, des clients qui vont au centre commercial Hondos Center, des personnes de tout âge donnant un rendez-vous devant la sortie du métro ou des touristes attendant le bus pour faire le tour du centre-ville, remplissent une petite zone entre la sortie du métro et la rue Marikas Kotopouli. Les activités stationnaires prennent des formes diverses sur chaque trottoir de la place ; sur ceux qui se trouvent à l'ouest, les activités sont surtout liées au bavardage, à la

[2765] LINDSEY, R., « It all comes down to a comfortable place to sit and watch », *Landscape Architecture*, vol. 68, no. 6, 1986, pp. 492-497
[2766] BENTLEY, I., *Responsive environments. A manual for designers*, London : Architectural Press, 1985
[2767] « Μια δουλειά για την Ομόνοια σε πρώτο πληθυντικό », *Εφήμερη Πόλη*, τευχ. 3, Δεκέμβριος 1983

discussion entre immigrants ou à la recherche d'un refuge pendant les contrôles de la police[2768]. Sur les trottoirs nord, l'activité se prête davantage à la rencontre, à l'observation de l'espace public, à la pause courte à l'extérieur d'un des cafés à emporter.

Image 93 : De multiples activités temporaires ont lieu aux coins des rues. Les piétons forment des petits groupes de discussion ou même inventent des usages non prévus du mobilier urbain comme c'est le cas des hommes assis sur les potelets au bord du trottoir (Source : photo de l'auteur prise en 2014)

En observant les activités stationnaires sur la place, nous avons pu tirer certaines conclusions concernant la relation entre le cadre physique et les endroits où les piétons préfèrent s'arrêter pour faire une pause. Dans les trois zones d'observation (Figure 25, Figure 26, Figure 27), nous n'avons pas remarqué d'événements pouvant rassembler un grand nombre de piétons debout (musiciens, artistes, etc.). Au contraire, l'activité stationnaire la plus courante se limitait à la formation de petits groupes de deux à cinq personnes devant les entrées des magasins, autour des kiosques à journaux et à côté des sorties du métro (Image 96). Les groupes de passants ont tendance à se former à proximité des bâtiments et de la ligne principale des flux de piétons qui passent à côté d'eux. La présence d'un élément physique n'est pas forcément une condition nécessaire pour qu'un groupe de personnes se forme spontanément dans l'espace public[2769]. Dans le cas d'Omonoia, qui n'a pas de bancs, à l'exception du banc central en béton, la majorité des regroupements se fait debout. Parfois, certains espaces, comme les murs des sorties du métro, sont utilisés de manière improvisée notamment pour des pauses temporaires (Image 97). Or, dans la majorité des cas, ces groupes s'organisent à côté d'un support qui peut être une colonne, une entrée d'un magasin, un kiosque à journaux.

L'observation des activités au sein des trois zones a aussi révélé que la place est très utilisée comme lieu de rendez-vous (Image 95). La plus grande quantité de personnes attendant seules a été enregistrée, soit devant des bâtiments repères, soit devant des points fixes comme les sorties du métro. Plus précisément, les rendez-vous

[2768] ΜΑΡΑΘΟΥ, Χ., « Χώροι διαλόγου. Μια μεταναστευτική κοινότητα στο κέντρο της Αθήνας », *Αρχιτέκτονες*, τευχ. 63, Μάϊος-Ιούνιος 2007, pp. 64-65
[2769] RYAN, D., « Street caracter », *op.cit.*

s'effectuent devant des endroits liés à un commerce très connu (Mpakakos, Neon, Loumidis, Mpakeion). Même si l'usage de ce dernier change, la mémoire du lieu reste vivante. Comme certains l'ont déjà montré, l'activité liée à un endroit public en face d'un bâtiment peut devenir au fil du temps, un repère plus important que le commerce qui y existait avant[2770]. Le bâtiment qui se trouve au coin de la rue *Agiou Konstantinou* et celui qui est situé au coin de la rue Lolas, sont deux lieux repères de la place *Omonoia*. Les trottoirs de celle-ci sont entourés par des rues à forte fréquentation piétonnière, ce qui les transforme en des zones de passage constant, augmentant – comme certains l'ont montré – la probabilité que des contacts informels sociaux se développent[2771] (Image 94).

Les usages observés sur une place ne sont pas toujours dépendants de sa taille[2772]. En effet, malgré sa surface, Omonoia n'est pas une place congestionnée, mais, comme les observations l'ont montré, elle ne manque pas de vie non plus. Celle-ci est dispersée aux extrémités et elle est assez variable pendant la journée. Il n'y a ni terrasses de cafés, ni familles fréquentant la place, ce qui s'explique par son rôle au sein du système urbain des transports ; *Omonoia* est une place de passage et moins un lieu de vie. Cependant, les suivis ont montré que son aménagement crée certains problèmes au mouvement des piétons qui sont constamment obligés d'être attentifs pour traverser ou pour se déplacer dans un espace plein d'objets hasardeusement posés. L'emplacement du grand nombre de stations de métro et des rues qui croisent la place, fait en sorte que la grande masse de piétons se déplace sur une zone très restreinte par rapport à l'espace offert (Image 98). La congestion et la précipitation des piétons ne laissent pas de marges pour marcher plus librement sur la surface de la place. Les commerces ferment et d'autres ouvrent, les rues qui sont autour se dégradent sans pouvoir attirer un public varié de piétons et le parvis change de décor très souvent sans laisser aux habitants la possibilité de se sentir à l'aise dans le paysage de la place. Malgré la pléthore d'usages observés, ceux-ci n'arrivent pas à donner à cette dernière un caractère distinct, elle accueille surtout les personnes travaillant dans les bureaux qui passent plusieurs heures dans les commerces, ou celles qui restent beaucoup de temps sur les trottoirs. La pluralité des trajectoires des piétons joue cependant un rôle, comme d'autres l'on déjà évoqué[2773], dans la création d'une ambiance animée et accueillante du lieu. Les observations des activités stationnaires ont montré que la place est fréquentée aussi par les gens qui ne sont pas seulement de passage et qui la traversent rapidement. Le fait qu'il y ait un si grand afflux de monde et qu'il n'y ait aucune délimitation stricte, crée des petits endroits qui sont utilisés efficacement selon les besoins des différents usagers. Ainsi, les nombreuses sorties du métro sont un bon point d'appui pour les vendeurs de billets, de bagels, ou de parapluies, et les kiosques deviennent des endroits de pause de quelques minutes pour les passagers qui modifient leur trajet pour acheter une bouteille d'eau ou un journal sans imposer toutefois un changement important à leur trajet. Les coins des rues à proximité des kiosques et des entrées/sorties du métro, se transforment en lieux de discussion pour des groupes de personnes voulant réorienter leur pas avant de s'engager dans une autre direction.

[2770] ISMAIL, R., « Ramadan and Bussorah street. The spirit of place », *GeoJournal*, vol.66, no. 3, 2006, pp. 243-256
[2771] FLEMING, R., BAUM, A., SINGER, J.E., « *Social support and the physical environment* », In S. Cohen and S.L. Syme (eds.), *Social Support and Health*, Orlando, Florida : Academic Press, 1985, pp. 327-245
[2772] SMITHSIMON, G., « Dispersing the crowd. Bonus plazas and the creation of public space », *op.cit.*
[2773] GRANOVETTER, M. S., « The strenght of weak ties », *American Journal of Sociology*, vol. 78, no. 6, 1973, pp. 1360-1380

Image 94 : Une activité des piétons très souvent observée autour des kiosques à journaux sur le périmètre de la place Omonoia. Les kiosques occupant une grande partie des trottoirs et empêchant parfois le passage de ceux qui traversent, sont en même temps des mini-polarités de rassemblement pour les piétons qui lisent les journaux accrochés aux kiosques et discutent entre eux sur l'actualité (Source : photo prise par l'auteur en 2013 et retouchée à l'aide du logiciel Photoshop)

Image 95 : Le passage restreint du mouvement des piétons sur le périmètre de la place Omonoia est toutefois un lieu accueillant de nombreuses autres activités piétonnes. Aux sorties/entrées du métro – en particulier – la présence de colporteurs et de personnes attendant debout leur rdv, créent un espace d'interaction potentiel parmi les passants (Source : photo prise par l'auteur en 2013 et retouchée à l'aide du logiciel Photoshop)

Image 96 : Les kiosques à journaux, installés sur des points stratégiques de la place (à proximité des axes par où passent les piétons) se transforment au cours des années en petits commerces en plein air. Leurs produits sont ainsi adaptés à la clientèle particulière de la place. L'on y trouve de nombreux journaux des pays balkaniques jusqu'à des objets ménagers quotidiens. Les étalages étalés autour des kiosques captent le regard du piéton et créent aussi une forme de *territorialité* particulière autour du kiosque qui, au-delà d'être un espace de commerce, devient un élément constitutif du paysage et du fonctionnement de la place publique (Source : photo prise par l'auteur en 2013 et retouchée à l'aide du logiciel Photoshop)

Image 97 : La place est surtout caractérisée par la traversée et non par l'arrêt ou le court séjour des piétons. Le seul endroit prévu pour s'asseoir est le banc en béton construit au centre du parvis de la place. Toutefois, les piétons semblent mépriser l'endroit *prévu* pour s'arrêter et inventent temporairement des *sièges* utilisant du mobilier urbain à leur guise. De plus, le banc gigantesque au centre de la place est très exposé au soleil durant la plupart des heures de la journée. Au contraire, les jardinières, placées sur le périmètre de la place, sont pendant plusieurs heures à l'ombre créée par les bâtiments périmétriques de la place. Surtout pendant les mois chauds d'été, les piétons préfèrent ainsi clairement s'asseoir à l'ombre plutôt qu'être assis confortablement (Source : photo prise par l'auteur en 2014 et retouchée à l'aide du logiciel Photoshop)

Image 98 : Malgré son ampleur (par rapport aux espaces libres qui existent dans le tissu dense du centre athénien), une grande partie de la surface de la place n'est pas utilisée par les piétons. En effet, la présence des commerces sur le périmètre, ainsi que les entrées/sorties du métro *attirent* toute activité sur les trottoirs périmétriques. L'aménagement récent de la place n'a pas réussi à offrir aux piétons un point d'intérêt suffisant pour qu'ils prolongent leur présence sur le parvis central. Le manque de végétation, (donc de fraîcheur et d'ombre) même si ce fut un choix volontaire des architectes, n'attire pas les piétons qui de toute façon sont des passants précipités dans ce carrefour. L'espace vide du milieu offre une vue dégagée sur les façades des bâtiments et attire certains voyageurs ou touristes après la couché du soleil (Source : photo prise par l'auteur en 2013 et retouchée à l'aide du logiciel Photoshop)

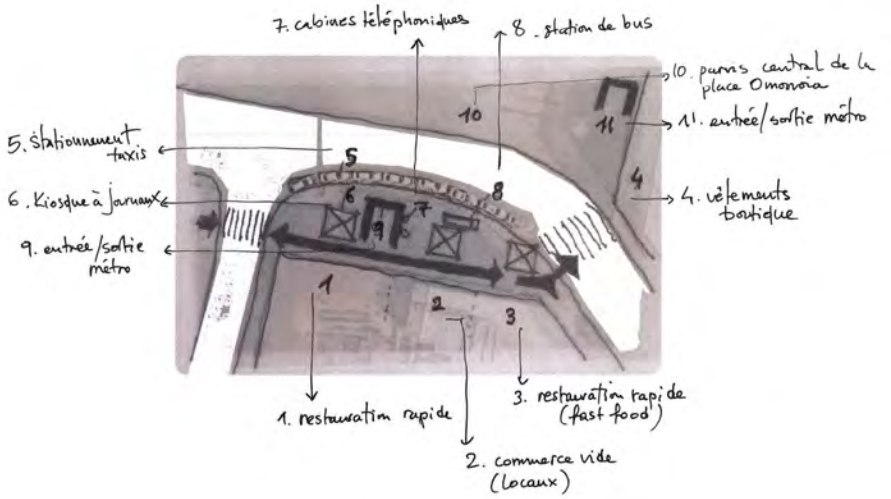


Figure 25 : Organisation de l'espace au sein de la zone d'observation 1. Le positionnement des passages piétons et celui des kiosques à journaux, indiquent en grande partie le mouvement des piétons sur le trottoir sud est de la place Omonoia (Source : figure créée par l'auteur)

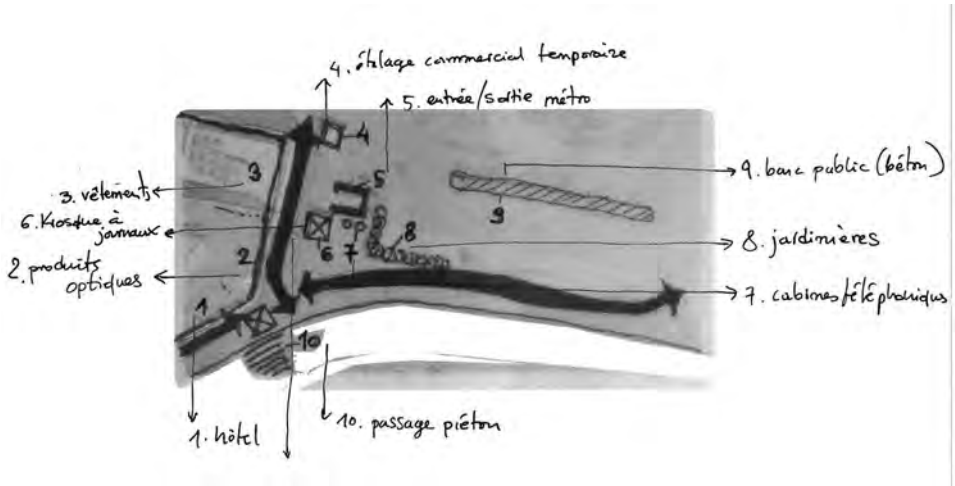


Figure 26 : Organisation de l'espace au sein de la zone d'observation 2 sur la place Omonoia. Les principaux axes du mouvement des piétons sont indiqués par des flèches noires. Le placement des kiosques et de la sortie/entrée du métro à côté des bâtiments fait en sorte que cette zone linéaire restreinte reste très occupée par des passants. Au contraire, tout le parvis libre et le banc à dimensions monumentales (no. 9) à l'est de la zone d'observation est très peu utilisé (Source: figure créée par l'auteur)

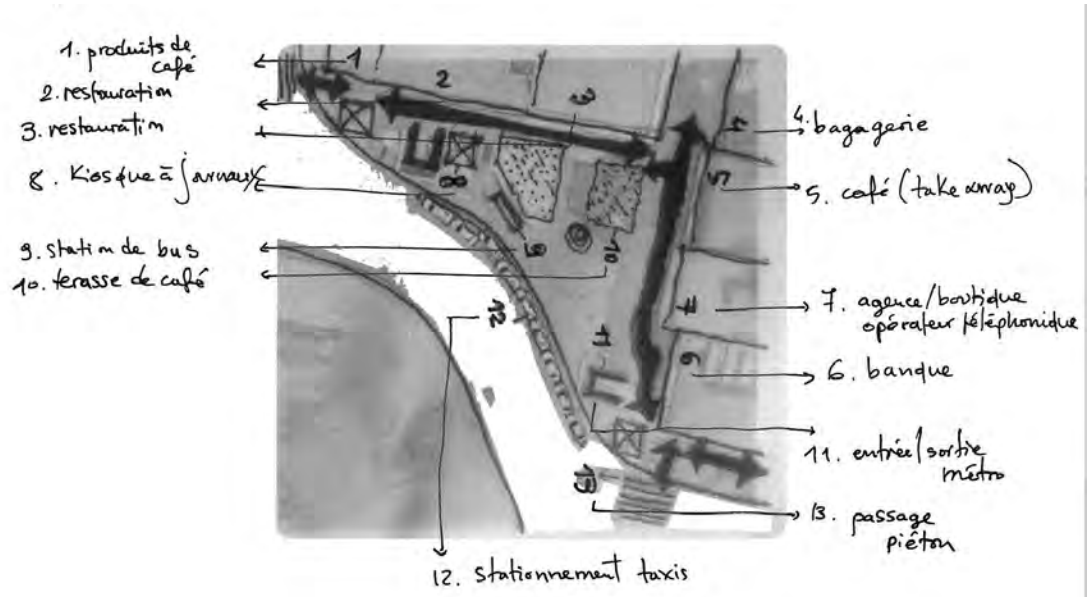


Figure 27 : Organisation de l'espace au sein de la zone d'observation 3 sur la place Omonoia. La surface relativement grande de cette partie de la place offre des possibilités au développement de plusieurs activités stationnaires. Cependant, le modèle dominant du mouvement des piétons sur la place est ici le même : les piétons marchent surtout collés aux rez-de-chaussée des bâtiments. Les quelques terrasses des cafés sont entièrement fermées par des panneaux vitrés. L'espace reste fragmenté pour la vision et pour les pas du piéton (Source: figure créée par l'auteur)

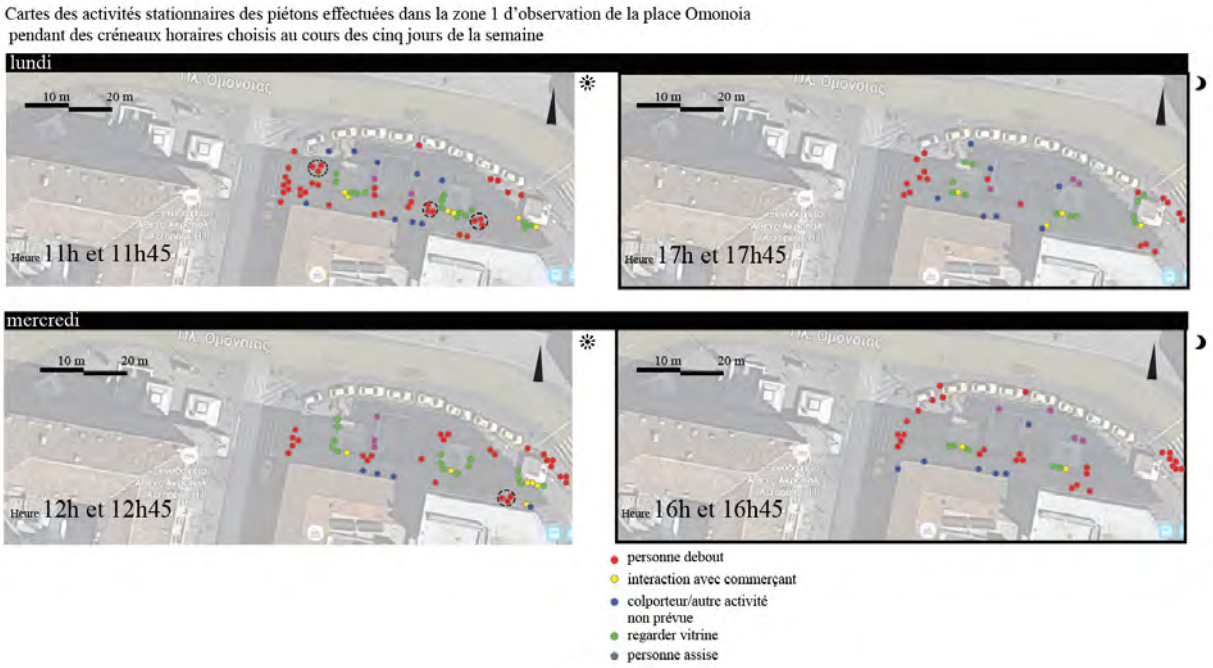


Figure 28 : Retranscription sur un fond de carte du type d'activité stationnaire qui se développe au sein de la zone d'observation 1 de la place Omonoia un vendredi et un samedi et pendant des créneaux horaires le matin et en fin de journée (Source : cartes réalisées par l'auteur sur des observations faites sur le terrain et à l'aide du logiciel Illustrator)

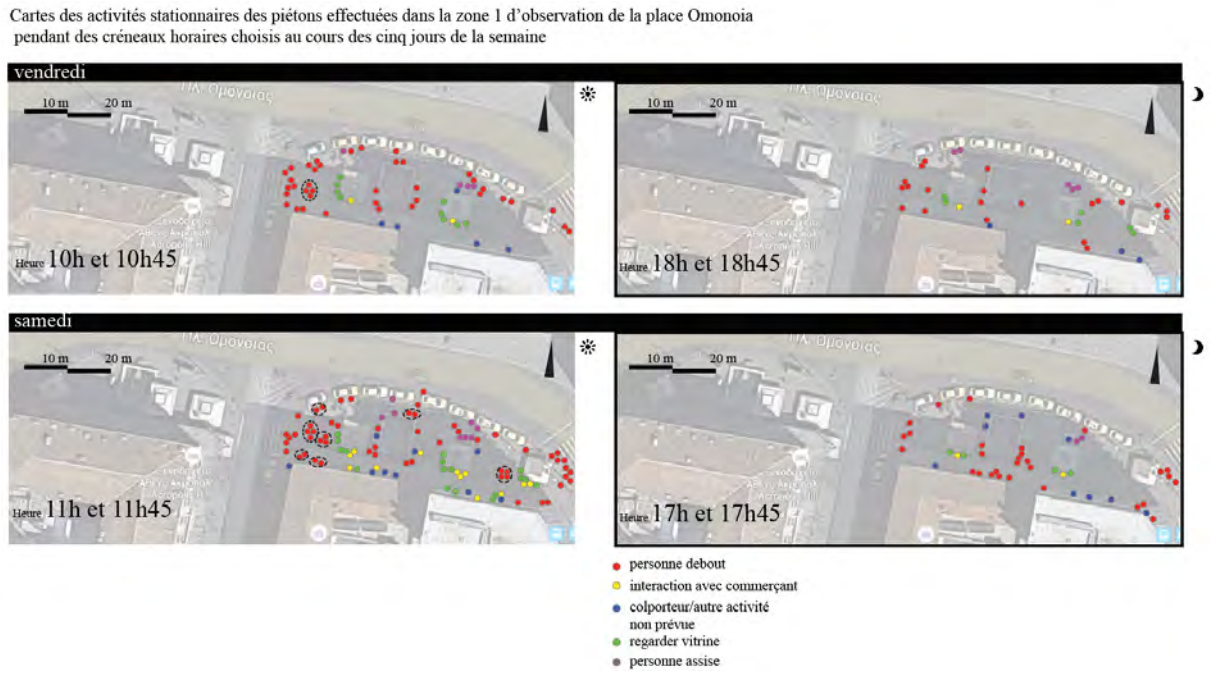


Figure 29 : Retranscription sur un fond de carte du type d'activité stationnaire qui se développe au sein de la zone d'observation 1 de la place Omonoia un lundi et un mercredi et pendant des créneaux horaires le matin et en fin de journée (Source : cartes réalisées par l'auteur sur des observations faites sur le terrain et à l'aide du logiciel Illustrator)

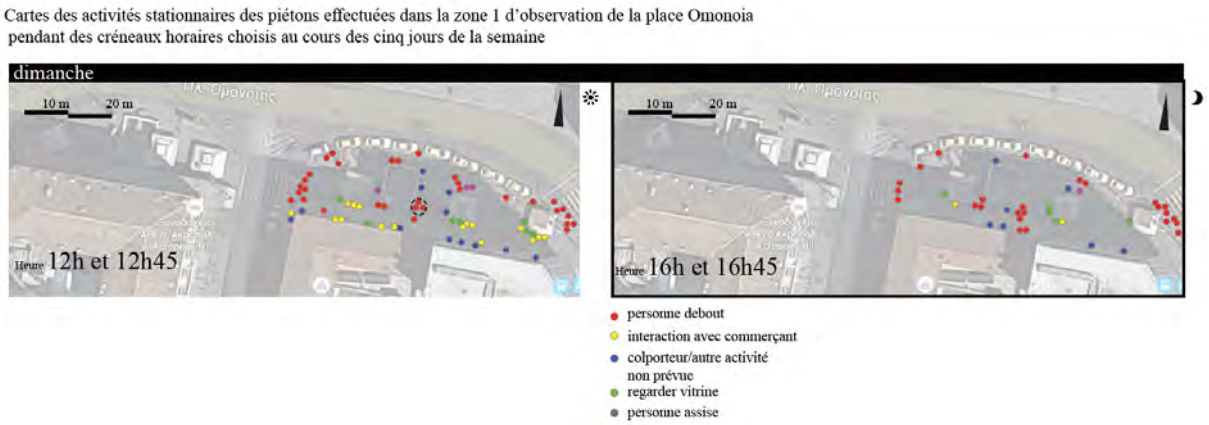


Figure 30 : Retranscription sur un fond de carte du type d'activité stationnaire qui se développe au sein de la zone d'observation 1 de la place Omonoia un dimanche et un samedi et pendant des créneaux horaires le matin et en fin de journée (Source : cartes réalisées par l'auteur sur des observations faites sur le terrain et à l'aide du logiciel Illustrator)

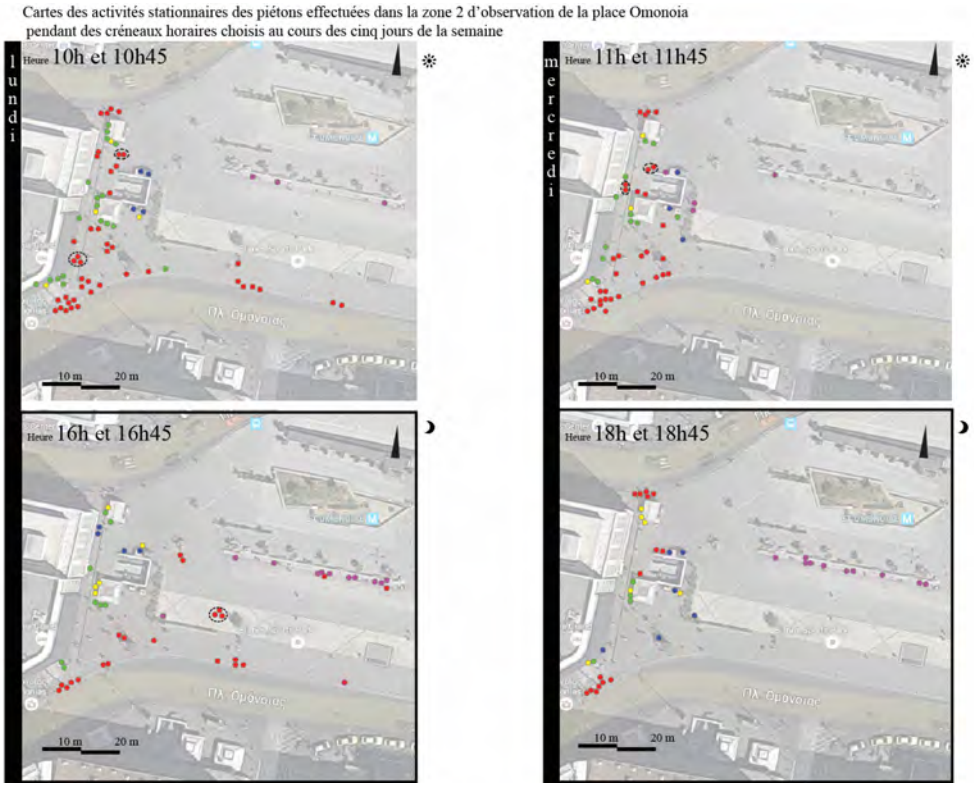


Figure 31 : Retranscription sur un fond de carte du type d'activité stationnaire qui se développe au sein de la zone d'observation 2 de la place Omonoia un lundi et un mercredi et pendant des créneaux horaires le matin et en fin de journée (Source : cartes réalisées par l'auteur sur des observations faites sur le terrain et à l'aide du logiciel Illustrator)

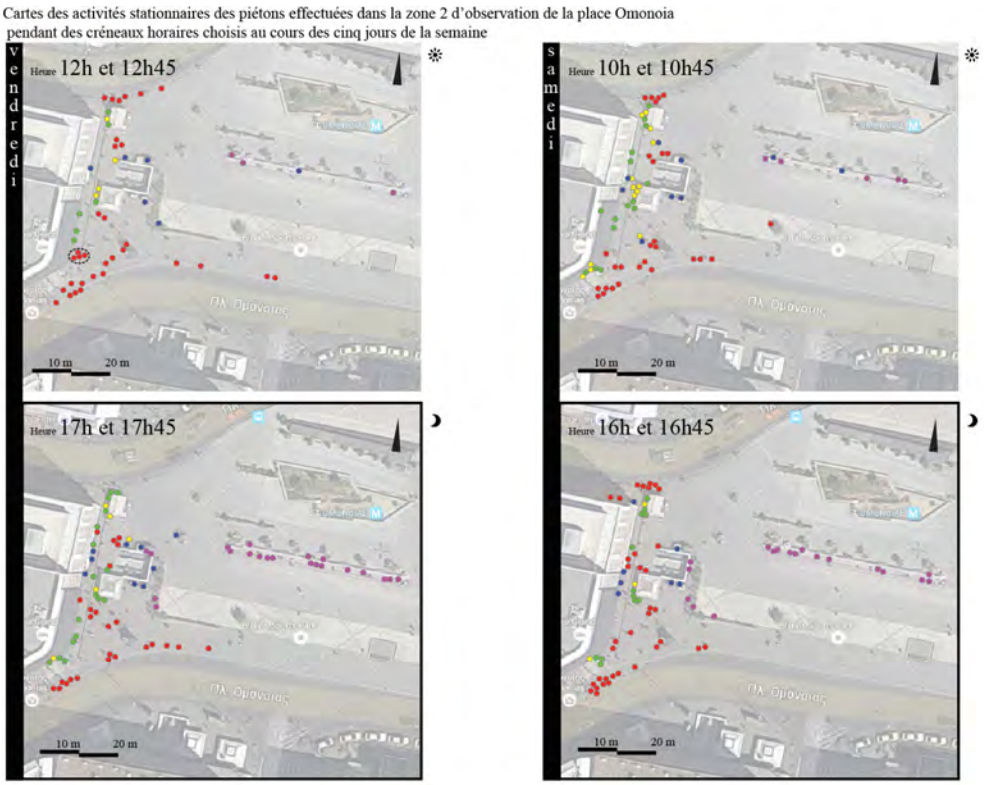


Figure 32 : Retranscription sur un fond de carte du type d'activité stationnaire qui se développe au sein de la zone d'observation 2 de la place Omonoia un vendredi et un samedi et pendant des créneaux horaires le matin et en fin de journée (Source : cartes réalisées par l'auteur sur des observations faites sur le terrain et à l'aide du logiciel Illustrator)

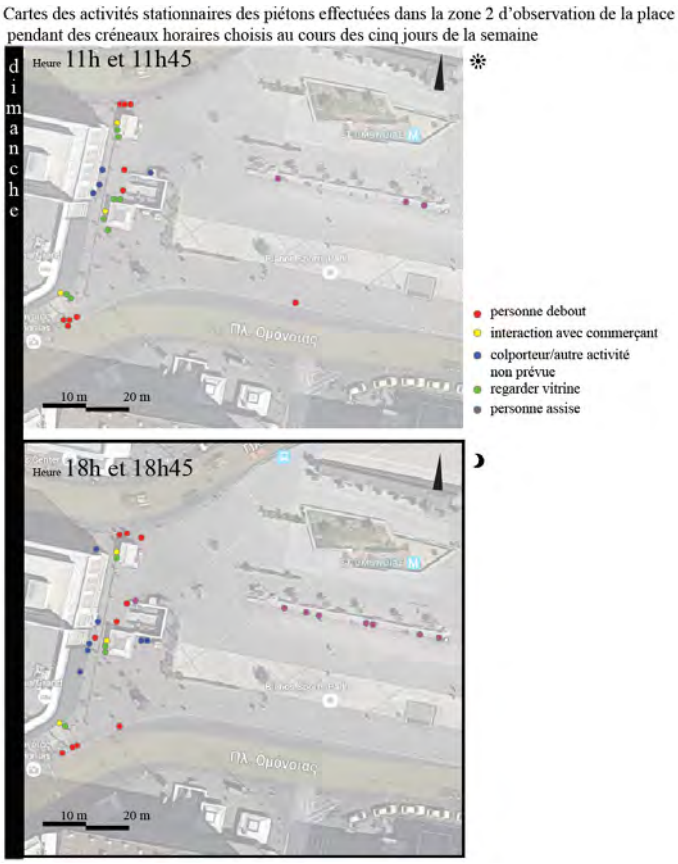


Figure 33 : Retranscription sur un fond de carte du type d'activité stationnaire qui se développe au sein de la zone d'observation 2 de la place Omonoia un dimanche et pendant des créneaux horaires le matin et en fin de journée (Source : cartes réalisées par l'auteur sur des observations faites sur le terrain et à l'aide du logiciel Illustrator)

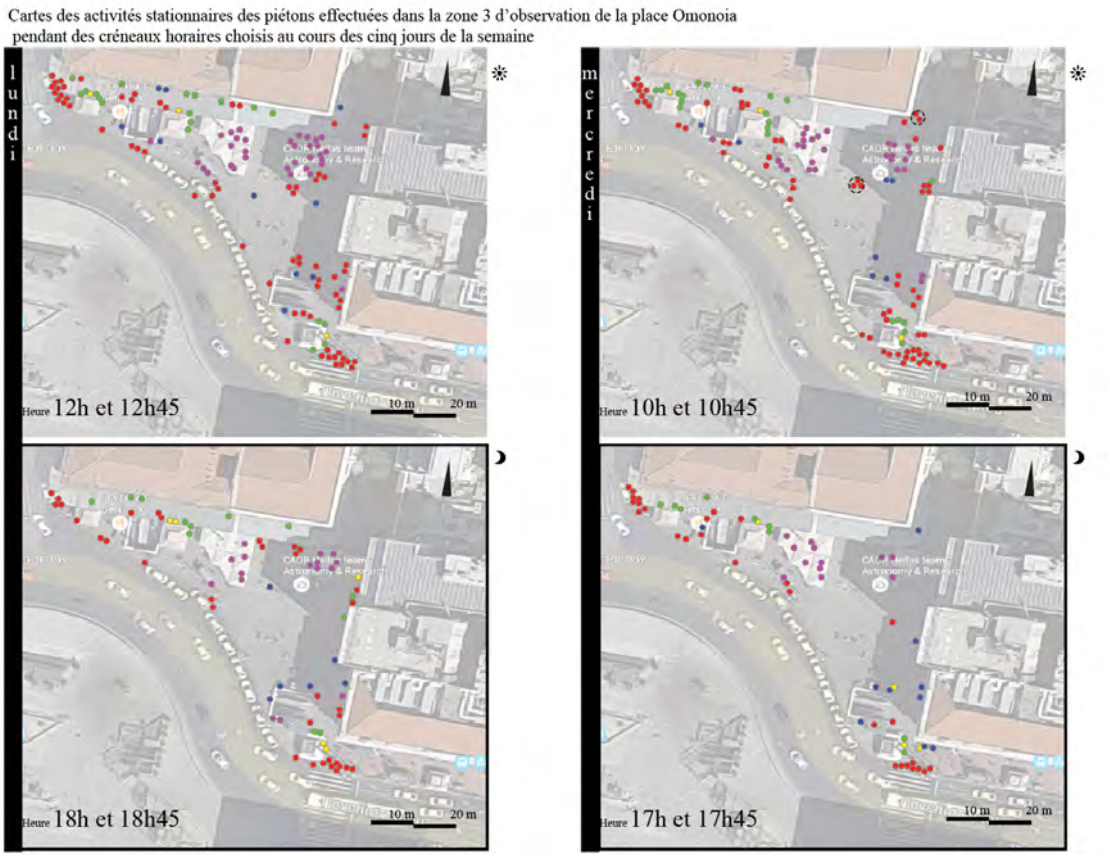


Figure 34 : Retranscription sur un fond de carte du type d'activité stationnaire qui se développe au sein de la zone d'observation 3 de la place Omonoia un lundi et un mercredi et pendant des créneaux horaires le matin et en fin de journée (Source : cartes réalisées par l'auteur sur des observations faites sur le terrain et à l'aide du logiciel Illustrator)

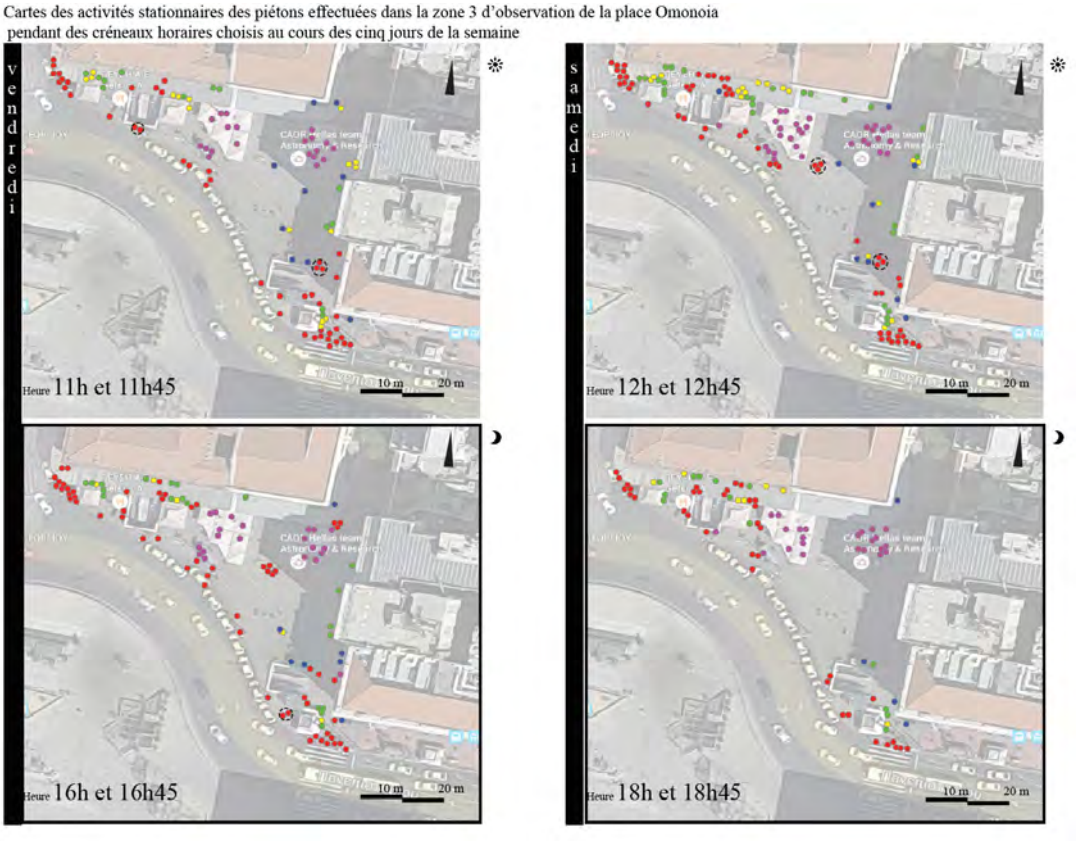


Figure 35 : Retranscription sur un fond de carte du type d'activité stationnaire qui se développe au sein de la zone d'observation 3 de la place Omonoia un vendredi et un samedi et pendant des créneaux horaires le matin et en fin de journée (Source : cartes réalisées par l'auteur sur des observations faites sur le terrain et à l'aide du logiciel Illustrator)

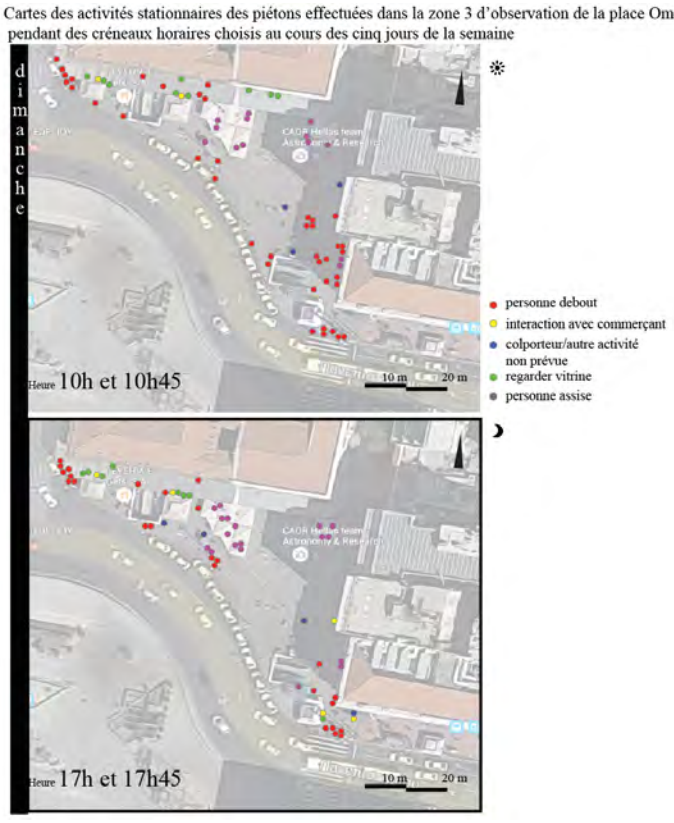


Figure 36 : Retranscription sur un fond de carte du type d'activité stationnaire qui se développe au sein de la zone d'observation 3 de la place Omonoia un dimanche et pendant des créneaux horaires le matin et en fin de journée (Source : cartes réalisées par l'auteur sur des observations faites sur le terrain et à l'aide du logiciel Illustrator)

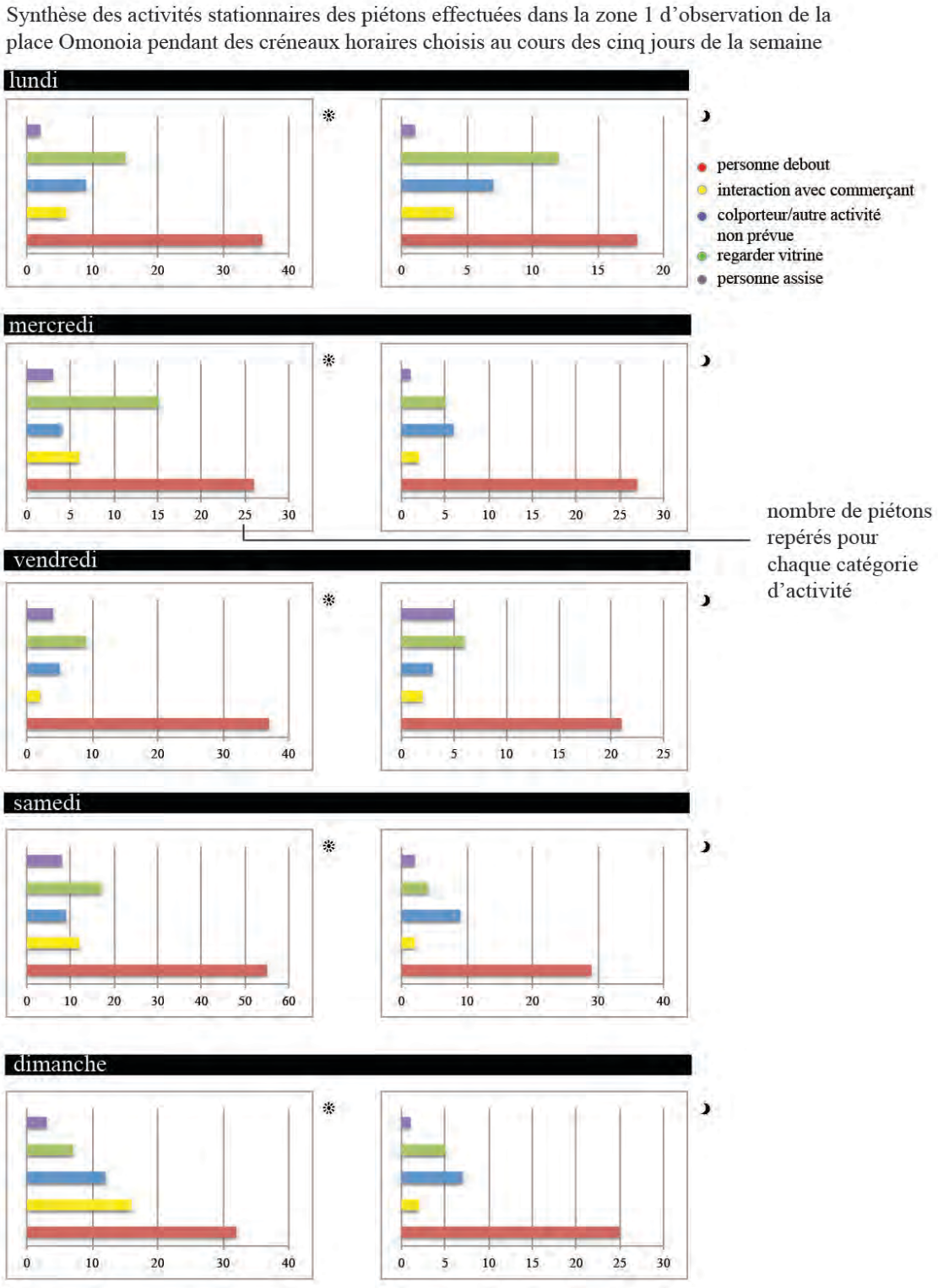


Figure 37 : Tableaux synthétisant le nombre des piétons observés effectuant un certain type d'activité stationnaire au sein de la zone d'observation 1 de la place Omonoia (cinq couleurs différentes) pendant les créneaux horaires d'observation chaque jour (Source : tableaux réalisés par l'auteur sur des comptages effectués pendant les observations des activités des piétons dans le lieu)

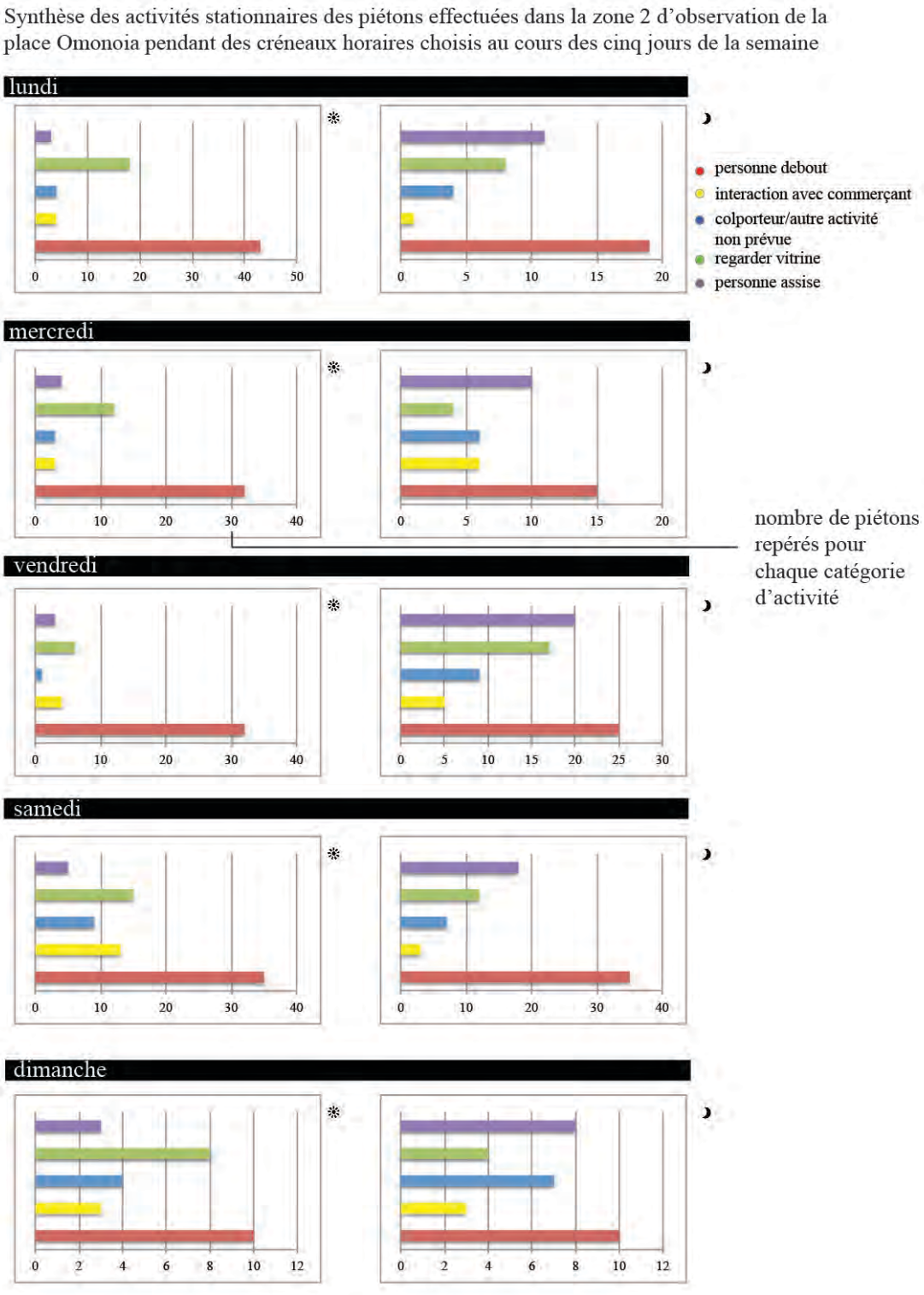


Figure 38 : Tableaux synthétisant le nombre des piétons observés effectuant un certain type d'activité stationnaire au sein de la zone d'observation 2 de la place Omonoia (cinq couleurs différentes) pendant les créneaux horaires d'observation chaque jour (Source : tableaux réalisés par l'auteur sur des comptages effectués pendant les observations des activités des piétons dans le lieu)

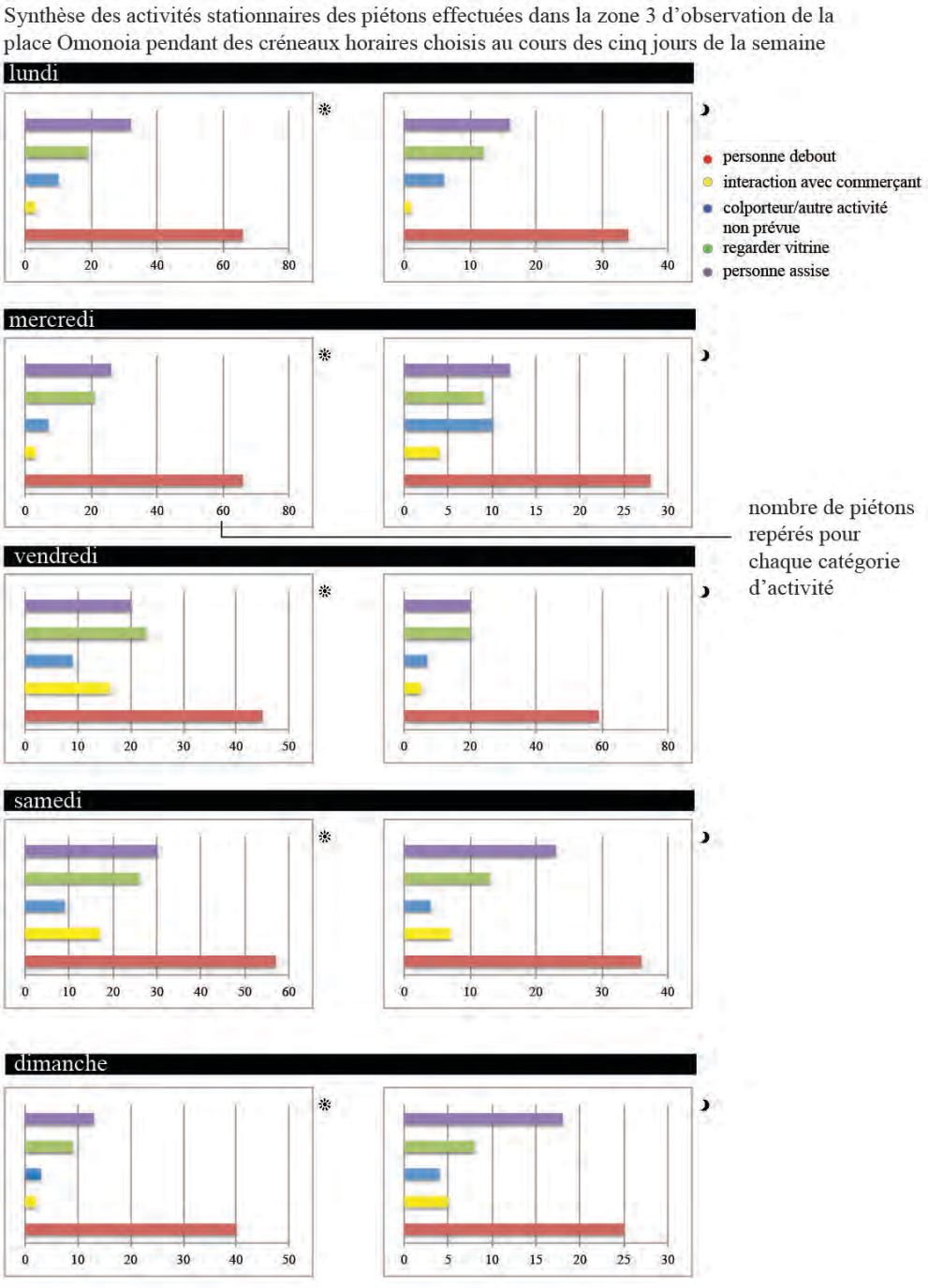


Figure 39 : Tableaux synthétisant le nombre des piétons observés effectuant un certain type d'activité stationnaire au sein de la zone d'observation 1 de la place Omonoia (cinq couleurs différentes) pendant les créneaux horaires d'observation chaque jour (Source : tableaux réalisés par l'auteur sur des comptages effectués pendant les observations des activités des piétons dans le lieu)

Image 99 : Image représentative d'un kiosque à journaux sur la place Omonoia. Les produits accrochés en plein air forment une vitrine informelle qui attire le regard des piétons qui passent à côté et qui s'arrêtent même momentanément pour mieux regarder une curiosité (Source : photo de l'auteur prise en 2014)

Image 100 : De nombreux étalages mobiles de vendeurs de journaux sont aussi placés à des endroits stratégiques de la place. La vente de journaux est un commerce très profitable sur la place Omonoia, qui s'explique aussi par le fait que la place est un carrefour de flux quotidiens de personnes de toute la capitale (Source : photo de l'auteur prise en 2014)

Image 101 : Dans sa partie sud, la place Omonoia est coupée par les quatre voies de circulation. Pour les piétons qui viennent ou qui veulent avancer vers la rue Athinas, la traversée de la chaussée est difficile. Les passages piétons se trouvent aux extrémités de la place et obligent le passant à faire de longs détours. Ainsi, malgré le fait que les trottoirs sud de la place Omonoia soient très animés, le parvis central n'est pas aussi fréquenté (Source : photo de l'auteur prise en 2014)

Image 102 : Depuis 2004, certains cafés de la place ont sorti des chaises et des tables sur la place. Toutefois, ces espaces n'ont aucun dialogue avec ce qui se passe sur le reste de la place. Il s'agit d'extensions d'espaces de consommation. Les panneaux, les parasols et les jardinières entourant la zone bien définie des tables et des chaises, sont la preuve que les personnes assises dans ces espaces de pause n'intéragissent pas avec les piétons effectuant d'autres activités sur la place (Source : photo de l'auteur prise en 2014)

8.3 Rue Athinas, la marche ondulée

8.3.1 Une rue poreuse

Le compositeur Manos Chatzidakis disait en 1980 : *Dans cette rue, circulent des hommes du travail, des petits commerçants, des clochards, des prostituées, des travestis, des journalistes, des provinciaux, et plusieurs assassins, c'est un peu comme la scène du théâtre*[2774]. Le paysage de la rue *Athinas* est empli de contradictions. La rue forme une centralité commerciale importante, mais en même temps le bâti est menacé par la dégradation. Les façades le long de la rue sont un mélange remarquable de styles d'architecture s'étendant sur une période du XIX^{e} siècle aux années 1930. Avec une longueur de sept cent mètres, la rue *Athinas* relie deux des places les plus importantes du centre : *Omonoia* et *Monastiraki*. Elle est le cœur de la zone commerciale du centre historique et un lieu fréquenté pendant toute la journée. Comme certains le suggèrent, les commerces qui fleurissent dans un espace public dépendent fortement de la communication entre les clients et les commerçants[2775]. Tel est le cas de la rue Athinas, où la majorité des magasins offrent des produits pour l'achat desquels le client a besoin de dialoguer avec le commerçant. L'examen du produit déployé sur l'étalage du trottoir, la négociation et le conseil des commerçants souvent âgés et expérimentés, sont des atouts qui attirent les Athéniens dans cette rue.

> *J'ai des clients fidèles, nous parlons avec nos clients, nous n'avons pas de belles vitrines. Tous mes produits sont dans des boîtes moches, et regardez autour, ce n'est pas pour la vitrine que les gens viennent ici, ils cherchent des choses concrètes, une vis pour leurs bricolages, une racine ; il y a ceux qui savent, il y a aussi des jeunes qui apprennent, qui me demandent comment faire ça ou ça, ils cherchent des solutions ; certains je les connais par leurs noms.* [témoin 1]

Athinas est une rue très animée par les va-et-vient des piétons, mais elle présente aussi un trafic véhiculaire important. Au-delà d'un lieu de circulation, c'est un lieu de vie permettant de nombreuses activités qui se déroulent à l'extérieur[2776]. L'intensité de ces activités sur les trottoirs est plus importante aux croisements avec certaines rues, comme par exemple le croisement entre Athinas et les rues *Voreou* et *Vissis*. Le petit carrefour est souvent emprunté par les conducteurs qui passent par là pour se rendre plus vite vers la partie est du centre et vers la place Klafthmonos. Il est rare qu'un rez-de-chaussée ne soit pas occupé dans la rue. Les trottoirs sont toujours encombrés d'une foule hétérogène de passants et les rez-de-chaussée accueillent une grande variété de commerces. Le passant qui choisira de marcher dans la rue Athinas a plus de possibilités de croiser un retraité faisant ses courses au marché central au poison, qu'un cadre faisant sa pause de midi dans un des rares cafés de la rue.

La vie piétonne de la rue est nourrie aussi par la vie commerciale intense des rues adjacentes. À l'ouest, *Athinas* voisine avec le quartier de *Psiri* qui attire surtout les week-ends de nombreux clients qui vont au restaurant et à des cafés. À l'est, elle touche le triangle commercial dont les rues se remplissent de gens se rendant aux nombreux commerces de tissus, de quincaillerie et d'outils. *Athinas* est parfaitement accessible, tant à pied qu'en transports en commun grâce aux deux stations centrales du métro qui se trouvent à ses deux extrémités et qui relient rapidement cette partie du centre aux quartiers de l'est et de l'ouest. La rue est à la fois une zone de passage et de rencontre pour les piétons venant soit de la rue touristique *Pandrosou*, au sud, soit des avenues *Pane-*

[2774] ΜΑΓΚΛΙΝΗΣ, Η., « Η αιώνια γοητεία της οδού Αθηνάς », *Καθημερινή*, 13 Αυγούστου 2011
[2775] STORPER, M., VENABLES, A.J., « Buzz. Face to face contact », *Journal of Economic Geography,* vol. 4, no. 4, 2004, pp. 351-370
[2776] GOFFMAN, E., *Relations in public. Microstudies of the public order*, *op.cit.*, et notamment pp. 51-55

pistimiou et *Stadiou*[2777], à l'est. La trame peu canonique et la petite échelle des îlots – par rapport aux autres zones de la ville – octroient une liberté particulière au piéton qui peut réorienter ses pas en prenant des raccourcis et faire des petits détours. La variété des commerces, les prix très attractifs et l'ambiance à la fois modeste et conviviale, font d'*Athinas* un lieu célèbre pour ceux qui veulent acheter en gros, faire du lèche-vitrine ou se promener. Sa linéarité impose une manière continue à la marche et elle se prête peu à la pause ou au rassemblement. Certaines parties favorisent l'arrêt, et c'est là que des commerçants, des colporteurs et des passants, passent plusieurs heures de leur journée. Les deux trottoirs de la rue, qui accueillent non seulement le mouvement des piétons, mais surtout une série d'usages éphémères, tissent une ambiance bruyante et palpitante.

Des Pakistanais étalant un tissu par terre pour exposer des sacoches d'imitation de grandes marques, des colporteurs accrochant sur leurs petits chariots des ustensiles *innovants*, des bouquinistes, des herboristes et des charcutiers créent un paysage empli de couleurs et d'arômes (Image 103, Image 104). Les activités déployées sur les trottoirs sont nombreuses ; une promenade – de neuf minutes – d'une extrémité à l'autre de la rue, suffit pour en témoigner. Des cafés traditionnels, des auberges de jeunesse, des quincailleries, des produits électroménagers, des fleuristes ou des bouchers synthétisent le paysage particulier de la rue. Si les rez-de-chaussée présentent une activité intense, les étages des immeubles de la rue *Athinas* sont généralement sous-occupés. Les habitants permanents y sont rares et quelques étages sont utilisés par les commerces ou par des sociétés de façon ; il s'agit surtout d'appartements clos que les propriétaires n'arrivent pas à louer ou à vendre.

Image 103: Des commerces d'oiseaux, une activité existant depuis des années dans la rue Athinas à côté de la Mairie (Source : photo de l'auteur prise en 2014)

Image 104 : Une image représentative des rez-de-chaussée de la rue Ahinas, les commerces de charcuterie (Source : photo de l'auteur prise en 2014)

Sur le premier plan de la ville proposé par Kleanthis-Schaubert, la rue Athinas apparaît comme un boulevard de promenade avec des arbres assurant une vue ininterrompue sur la colline de l'Acropole[2778]. Les premières années

[2777] ΧΩΡΕΑΝΘΗ, Β., « Επόμενος σταθμός, Μοναστηράκι. Η πιο δημοφιλής πλατεία μέσα από τα ιστορικά κτίρια, τα αρχαιολογικά ευρήματα και τους δρόμους της », in Καιροφύλλας Γ. (eds.), *Αθηναϊκό Ημερολόγιο*, Αθήνα : Φιλιππότης, 2011, pp. 191-200
[2778] ΜΠΙΡΗΣ, Μ., « Η αρχιτεκτονική φυσιογνωμία », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Οδός Αθηνάς*, 17 Ιουνίου 2001, pp. 8-11

de sa création, l'axe n'a pas plu aux Athéniens : *Ils ne pouvaient pas comprendre quel pouvait être l'objectif qui les obligeait à s'éloigner autant de leurs voisins d'en face avec qui ils avaient l'habitude de parler quotidiennement en se penchant par la fenêtre*[2779]. Jusqu'en 1850, peu de personnes marchent dans cette rue, qui apparaît, par rapport à la surface urbanisée de la ville et à la hauteur moyenne des bâtiments, monumentale. La zone est cependant considérée comme un espace idéal de promenade pour ceux qui cherchent à éviter le brouhaha du marché traditionnel à *Plaka*. Elle prendra de l'importance suite à l'inauguration du nouveau marché d'alimentation, à quelques pas de l'hôtel de Ville, et de la nouvelle station de train sur la place *Omonoia*. Vers la fin du XIX^{e} siècle, Athinas divise le centre en deux zones distinctes : les quartiers à l'est, qui rassemblent des locaux de l'administration, et les quartiers à l'ouest, qui sont, depuis lors voués à la production et au commerce de gros. Sa fréquentation augmente également grâce à l'aménagement de trois grandes places qui se trouvent autour d'elle : *Omonoia*, *Monastiraki* et *Iroon*, à *Psiri*. Nombreux sont les riches expatriés qui bâtissent leurs résidences sur le large boulevard et la Banque nationale inaugure ses locaux face à l'hôtel de ville qui fut fondé en 1870. Vers 1900, la rue n'a plus un caractère homogène. Dans le nord, le piéton croise des commerces, des cafés et la foule anonyme des voyageurs traversant *Omonoia*. Dans le sud, la chaussée est remplie de mendiants, de colporteurs, d'ouvriers et d'une population pauvre cherchant de bonnes occasions, mais aussi des commerçants ambulants venant directement du port du Pirée.

L'essor des commerces profitera du positionnement stratégique de la rue. La chaussée, qui n'est pas encore pavée au XIX^{e} siècle, est le terrain de vie quotidienne des clochards, des badauds et des colporteurs venant de la campagne qui arrivent à la capitale avec leurs chariots et leurs paniers pour vendre leurs produits frais. Un défilé sonore et visuel commence à l'aube pour s'estomper tard la nuit. L'inventivité des commerçants est visible sur toute la rue : des épiceries *livrant* les paquets chez leurs clients, des vitrines exposant les produits les plus inimaginables pour les Athéniens, des paniers suspendus, des fûts, des bidons et des barils s'emparent du trottoir sur toute sa largeur (Image 105, Image 106).

Image 105 : Image quotidienne de la rue Athinas dans les années 50 (Source : photo retirée à l'Archive Littéraire et Historique Hellénique [Ε.Λ.Ι.Α.])

[2779] ΚΑΙΡΟΦΥΛΛΑΣ, Γ., « Ο δρόμος είχε τη δική του ιστορία », *op.cit.*

Image 106 : La rue Athinas dans les années 40. Les commerces aux rez-de-chaussée, les étalages des colporteurs et les différents véhicules synthétisent le paysage quotidien de la rue (Source : photo retirée à l'Archive Littéraire et Historique Hellénique [Ε.Λ.Ι.Α.])

Tout Athènes vient ici pour faire les courses de la semaine, des avocats, des médecins accompagnés de jeunes porteurs et des femmes de ménage arpentent la rue à côté des marchands ambulants vendant du yaourt, du lait, des oignons frais, des tresses d'ails ou des piments ; certains y passent une grande partie de leur journée. Même après la fermeture des commerces, la rue continue à être animée jusqu'à des heures tardives quand les guitaristes amateurs l'arpentent pour accéder aux quartiers environnants. Malgré les intentions du régime bavarois, la rue n'acquerra jamais le caractère d'un boulevard monumental, mais elle deviendra le lieu favori des promeneurs offrant un spectacle authentique et une ambiance proche de celle des rues orientales et du passé de la ville. En 1910, un chroniquer écrivait : *Je conseillerais aux Athéniens fatigués de la monotonie de la capitale de faire un tour dans la rue Athinas […] un spectacle si nouveau, si varié et étrange apparaîtra devant leur yeux, qui calmera toute de suite et effacera chaque trace de mélancolie*[2780].

Jusqu'en 1922, tout commerce dans la rue est associé aux volailles et aux vergers. L'arrivée massive des immigrants après cette date, fait de la rue un lieu de survie, ainsi qu'un endroit offrant un spectacle pour les regards curieux des nouveaux arrivants. Une large gamme de produits à usage quotidien, des remèdes de *charlatans* pour résoudre les problèmes de santé et les meilleurs prix pour la viande et le poisson, font que la rue soit rapidement inondée de chariots et de passants. Cependant, le spectacle n'est pas uniquement lié à la nourriture ; à côté des volailles, des gâteaux, des *halvas*, des conserves, des solutions pour le diabète, des biscuits, des chocolats et des *mastrapades*[2781], le piéton peut admirer des canaris, des chiens de race, des perroquets, tester des boîtes de pommade pour faire briller les moustaches, regarder des livres, des icônes de saints, choisir de l'encens et de nombreux objets à louer. Le matin, et jusqu'à midi : *La foule de piétons était si dense que l'on ne pouvait pas se*

[2780] ΣΙΤΑΡΑΣ, Θ., *Η παλιά Αθήνα ζει, γλεντά, γεύεται 1834-1938*, *op.cit.*
[2781] Mot d'origine turque venant du mot *mastrapa* signifiant : un petit métal, de l'argile ou un pot en verre utilisé pour servir de l'eau fraîche

déplacer[2782]. Dans cette masse mouvante, l'Athénien et le voyageur font leurs courses, se divertissent autour des chansonniers et se font soigner par des *praticiens* qui vendent des tisanes et des pommades thaumaturgiques[2783]. Des boutiques de produits très différents partagent les quelques mètres du trottoir pour sortir leurs étalages. Un chroniqueur témoigne : *Je m'arrête entre deux baraques, l'une vend du pastrami et des lames de rasoir, et l'autre, des noix, des pantoufles tricotées et des brosses pour la peinture*[2784]. À côté des images de joie et d'insouciance, de nombreux ouvriers arpentent les trottoirs d'Athinas avec leurs marteaux, leurs pinceaux et leurs truelles en attendant d'être embauchés par des promoteurs immobiliers qui cherchent sur place de la main-d'œuvre bon marché.

Après les années 80, dans un contexte de débats virulents sur la congestion de la capitale, les autorités taxeront la rue *Athinas* de chaotique et d'encombrée, et songent à son aménagement ; les premières propositions pour la piétonniser apparaissent en 1990. La Ville installe temporairement des poteaux empêchant l'entrée aux voitures sur les deux côtés de la rue, mais les travaux ne débuteront jamais. L'idée de réaménager la rue réapparaît en 2001. Une étude, faite par la Ville, ne convainc pas les cercles académiques et professionnels qui considèrent qu'*Athinas* est le seul endroit du centre-ville qui reste authentique en résistant au changement rapide du paysage du centre-ville[2785].

En 2002,[2786] l'architecte Eleni Anna Hlepas (Image 107), suite à une commande de la Ville, présentera une étude pour l'aménagement de la rue en se focalisant sur la rénovation des façades et l'éloignement d'une série d'ajouts arbitraires des bâtiments néoclassiques. Le cœur du projet portera sur l'architecture des édifices, l'uniformisation de l'esthétique et l'imposition de règles spécifiques pour l'installation des climatiseurs, des enseignes, des procédures d'entretien et des couleurs. L'étude anticipe l'évolution du paysage de la rue en interdisant que les nouvelles constructions dépassent une certaine hauteur. Le projet[2787] portera sur deux axes d'intervention : embellir l'image esthétique de la rue et améliorer sa fonctionnalité en tant que pôle linéaire commercial. L'élargissement des trottoirs, l'introduction de minibus et convaincre les propriétaires de restaurer les façades de leurs édifices, sont quelques-unes des mesures suggérées. L'étude se focalisera sur le *retour des habitants* et l'*usage de matériaux écologiques*. L'élargissement considérable des trottoirs sera une des interventions les plus visibles du projet ; les concepteurs envisagent leur réorganisation complète en suivant le principe des zones particulières d'usage. Trois sont envisagées : une d'un mètre dont le rôle est de permettre un *dialogue visuel* entre le passant et le commerce au rez-de-chaussée, une autre de quatre mètres assurant la *circulation* libre des piétons et une troisième réservée au *stationnement et au mobilier urbain*. C'est la première fois qu'une étude officielle analyse si minutieusement l'histoire et les modifications successives des façades de chaque bâtiment. Les aménageurs iront jusqu'à proposer le type d'auvents et leur couleur après le ravalement. L'étude détermine strictement l'occupation du sol afin de *conserver le caractère particulier d'Athinas* et empêcher que les commerces touristiques de *Monastiraki* s'étendent sur la rue.

[2782] ΒΕΛΛΙΑΝΙΤΗΣ, Θ., *Φυσιογνωμίες και λαϊκοί τύποι της παλιάς Αθήνας*, Αθήνα : Βασδέκης, 2003
[2783] *Ibid.*
[2784] ΛΑΜΠΙΚΗΣ, Δ., *Από όσα βλέπουμε στην Αθήνα*, *op.cit.*, et notamment p, 88
[2785] ΦΙΛΙΠΠΙΔΗΣ, Δ., *Για την ελληνική πόλη. Μεταπολεμική πορεία και μελλοντικές προοπτικές, op.cit.*
[2786] ΚΟΛΛΙΑ, Ε., « Πώς η οδός Αθηνάς θα γίνει πεζόδρομος », *Το Βήμα*, 12 Ιουλίου 2009
[2787] ΘΕΡΜΟΥ, Μ., « Νέο πρόσωπο για την οδό Αθηνάς », *Το Βήμα*, 12 Αυγούστου 2001

Image 107 : Proposition pour l'aménagement de la rue Athinas sous la coordination de l'architecte Eleni Anna Chlepas (Source : ΧΛΕΠΑ, Ε.,Α., « Ανάπλαση -Ανάδειξη οδού Αθηνάς », In N. Χαρκιολάκης (eds.), *Αποκατάσταση μνημείων - Αναβίωση ιστορικών κτιρίων στην Αττική*, τ. 3, Αθήνα : Εργον IV, 2004, pp. 112-133)

L'aspect désert de la rue le soir, inquiète les aménageurs. Le marché assure une forte fréquentation piétonnière pendant la journée, mais ensuite les trottoirs se vident et la rue est coupée de la vie du reste du centre. Les aménageurs sont d'accord sur la nécessité de conserver le caractère commercial d'Athinas et ils proposent *des cafés, des hôtels, des bibliothèques et des bureaux du secteur public* afin de donner de vie aux étages des bâtiments ou aux rez-de-chaussée qui ne sont pas occupés[2788]. Leur but est qu'Athinas puisse acquérir une image *ménagée* ordonnée et *réglementée*, mais en réalité, la vie quotidienne de la rue ne s'intègrera jamais complètement dans ce profil imaginé par les concepteurs.

La première phase des travaux s'est achevée en 2003, et l'idée de la piétonnisation complète de la rue fait encore partie des discussions des cercles municipaux. Certains professeurs-architectes de l'École Polytechnique d'Athènes soulignent qu'une piétonnisation globale risque de menacer le caractère de la rue qui est un des rares exemples de voisinage d'un public multi-ethnique et d'activités hétérogènes au sein du centre historique : *Mais un Amazone, un fleuve mythique rassemblant les eaux des multiples rivières de cette ville magique*[2789]. D'autres craignent qu'une piétonnisation n'appauvrisse la variété du commerce[2790] et par conséquent le profil des usagers fréquentant la rue. Quant aux commerçants,[2791] ils craignent que la piétonnisation n'empêche l'accès facile de leurs clients et de leurs fournisseurs. En 2008, la Ville annonce de nouveau son intention de piétonniser entièrement la rue *Athinas* : *La piétonnisation peut transformer toute la zone en un marché commercial très vivant et dynamiser les prix des locaux commerciaux*[2792]. La fermeture totale du centre aux voitures et l'imposition de péages, sont aussi examinés comme solutions possibles pour la mise à niveau de toute la zone. Les autorités insistent sur le besoin d'intervenir sur l'image d'Athinas en se basant sur l'argument de la dégradation sérieuse

[2788] ΧΛΕΠΑ, Ε.-Α., « Ανάπλαση-ανάδειξη οδού Αθηνάς», In N. Χαρκιολάκης (eds.), *Αποκατάσταση μνημείων-Αναβίωση ιστορικών κτιρίων στην Αττική*, τ. 3, Αθήνα : Έργον IV, 2004
[2789] ΦΙΛΙΠΠΙΔΗΣ, Δ., « Τα πάθη της οδού Αθηνάς », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Οδός Αθηνάς*, Κυριακή 17 Ιουνίου 2001
[2790] *Ibid.*
[2791] ΕΛΑΦΡΟΣ, Γ., « Όλο το κέντρο της Αθήνας ένας πεζόδρομος », *Καθημερινή*, 20 Σεπτεμβρίου 2009
[2792] ΜΟΣΧΟΥ, Μ., « Διόδια και πεζοδρομήσεις στην Αθήνα », *Ημερησία*, 17 Ιουνίου 2008

des zones environnantes – et surtout celle de Gerani[2793]. La Ville considère que l'aménagement de la colonne vertébrale du centre historique pourra améliorer toute l'image des espaces publics de ce dernier. L'État s'interroge sur la façon de convaincre les ménages de s'installer de nouveau dans cette partie de la ville[2794].

La Ville lance un programme de mise à niveau de la rue en 2013[2795]. Le ravalement complet des façades, la réparation et le renforcement de l'éclairage, le remplacement des potelets et repeindre des passages pour piétons, sont les principales actions annoncées. La Ville organisera des événements artistiques engageant la participation des commerçants et investissant dans le marketing de ces actions afin de montrer que quelque chose change en effet dans la rue[2796]. Contrairement aux tentatives publiques d'améliorer l'image de cette dernière, les craintes de sa gentrification s'intensifient[2797]. En admettant que les pratiques piétonnières soient une forme de résistance à la gentrification des quartiers[2798], la question qui se pose est celle de comment assurer, anticiper et même stimuler l'intensité de la fréquentation piétonne d'une rue, qui ne repose pas tant sur la quantité des flux des passants, mais surtout sur le type d'activités et sur le profil social des usagers[2799]. Le paysage hétérogène des commerces, la richesse ethnique des usagers et la vie particulièrement animée des trottoirs, sont quelques-unes des caractéristiques qui distinguent Athinas des autres rues commerciales dans le centre. Ces particularités nous ont poussés à y approfondir la vie afin de trouver éventuellement les aspects différents de la marche et son ancrage dans ce lieu.

8.3.2 Démarches méthodologiques

Au-delà des suivis des piétons, il fallait bien délimiter les zones d'observation des activités stationnaires. La rue ne présente pas les mêmes usages sur toute sa longueur. En se basant sur des méthodes déjà utilisées par d'autres[2800], nous avons procédé à la division de l'espace en plusieurs zones d'enquête. Il y a des parties de la rue qui rassemblent une plus forte fréquentation de piétons ; elles se trouvent souvent à proximité de certains repères, tels qu'une station de métro, le marché central de Varvakeios, l'Hôtel de Ville avec la place Kotzia, et le bâtiment des services techniques de la Ville, sur la place Karamanou. Nous avons choisi d'observer trois zones sur les trottoirs : devant la sortie du métro Monastiraki ; devant la place Karamanou ; en face du marché central ; entre les rues Vlachava et Evripidou (Carte 55). Que peut-on observer exactement dans la rue *Athinas* ? Les usages et les manières de marcher sur ses trottoirs sont différents de ceux observés sur la place Omonoia. Les gens qui marchent dans la rue y restent plus longtemps car *Athinas* est en soi une destination :

> *Moi, j'ai des clients qui viennent de Pagkrati et de Mets, même de Chalandri, depuis des années ; avant c'était très difficile pour eux, quand il n'y avait pas le métro, où se garer ? Maintenant, avec le métro, ils viennent très souvent pour acheter une batterie ou seulement pour regarder […] mais ils ne viennent pas uniquement à mon magasin, ils combinent leurs courses dans le centre, ils vont à côté chercher des cordons*

[2793] La zone accueille l'Organisme de gestion et de soin des consommateurs de drogues (O.KA.NA.), ainsi qu'un centre d'accueil des immigrants. En 2004, la zone de Gerani est le seul noyau ayant une telle présence de population multiethnique dans le centre
[2794] SARCHA, Υ.ΠΕ.Κ.Α., *Αθήνα - Γεράνι, μελέτη ΠΚΠ - πόλη κοινός πόρος*, Αθήνα : Υ.ΠΕ.Κ.Α., Ιούλιος 2010
[2795] La Ville exprimera son intention d'étendre ce programme pilote aux rues *stadiou*, *Panepistimiou* et *Ermou*
[2796] *LIGHTROOM projects (LRp)* soutenu par le financement du programme de l'UE *Nouvelle génération en action* (Νέα Γενιά σε Δράση), avec le soutien du Secrétariat général de la jeuneusse (Γενικής Γραμματεία Νέας Γενιάς). En 2012, des portraits géants – basés sur des portraits de commerçants de la rue – sont exposés sur les façades d'un bâtiment vide au croisement de la rue Athinas avec la place Monastiraki. Les passants peuvent lire l'intégralité des seize entretiens faits aux commerçants en scannant des *flash codes* afichés aux vitrines des commerces qui participent à l'exposition. Toute l'action est conçue et organisée par l'ONG et financée par des programmes européens
[2797] ΚΟΥΝΕΛΑΚΗ, Π., « Οδός Αθηνάς. Πολιτισμική και πολύχρωμη », *op.cit.*
[2798] CLERVAL, A., « L'occupation populaire de la rue. Un frein à la gentrification ? L'exemple de Paris *intra muros* », *Espaces et sociétés*, no. 144-145, 2011, pp. 55-71
[2799] MOUDON, A.V., *Public streets for public use*, *op.cit.*
[2800] MEHTA, V., « Look closely and you'll see, listen carefully and you will hear. Urban design and social interaction on streets », *Journal of Urban Design*, vol. 14, no. 1, 2009, pp. 29-64

ou un tuyau pour leur jardin. Ensuite, ils peuvent prendre leur petit café quelque part au soleil. Et puis, prendre le métro pour rentrer chez eux. [Témoin 2]

La rue est particulièrement animée tous les jours de la semaine, sauf les dimanches ; la majorité des commerces ouvrent après neuf heures du matin. Contrairement à Omonoia, il y a peu de personnes qui circulent dans la rue très tôt le matin. L'intensité des flux pédestres commence en effet après dix heures. Le trafic des véhicules est plus intense entre dix heures et quinze heures, c'est-à-dire pendant les heures d'ouverture des différents services publics. La vie dans la rue s'atténue considérablement après la fermeture des magasins à dix-huit heures (sauf certains cafés et ceux qui s'adressent aux touristes). La présence des motos est particulièrement importante dans cette rue, ce qui s'explique par la nature même du commerce qui s'y développe. Arriver en moto, c'est la solution la plus efficace pour transporter quelques sacs, souvent de petite taille, achetés dans les commerces de gros (vis, lampes, marteaux, nourriture). L'inconvénient c'est que les trottoirs sont très encombrés par les nombreuses motos stationnées illégalement. La rue est bien desservie par plusieurs stations de bus reliant *Athinas* aux quartiers d'habitat limitrophes. Pendant les vacances, quand les magasins sont fermés, l'image de la rue ne ressemble en rien à celle de tous les jours pendant l'année. La largeur des trottoirs, suite à l'aménagement récent, et les grands arbres jouent un rôle primordial dans la vie pédestre de la rue. Pendant les mois d'été, leur feuillage protège les trottoirs du soleil, assure une marche confortable et le développement d'une série d'activités. Athinas est une des dernières rues d'Athènes à accueillir des marchands ambulants qui ne vendent pas des produits touristiques ou des vêtements. Au contraire, leurs produits sont liés au type de commerces qu'il y a aux rez-de-chaussée. En marchant sur les trottoirs un samedi midi, l'on croise des étalages avec des crèmes de nettoyage pour le parquet, des presse-agrumes et des accessoires pour arroser les plantes. La présence de colporteurs – comme certains l'ont montré pour d'autres cas[2801] – s'explique par la familiarité qu'on les vendeurs avec le caractère particulier d'un certain espace public, car ce genre de commerce est généralement interdit. *Athinas* est à cet égard également, considérée comme une rue unique où l'État se montre tolérant face aux multiples activités sur les trottoirs dont l'ambiance donne à la rue son caractère particulier.

Comme d'autres l'ont déjà évoqué, l'observation de la marche dans un espace public signifie le plus souvent observer différentes situations[2802] qui se développent dans une zone dont les limites ne sont jamais très rigides. Au-delà de la largeur principale, dans le cas de la rue Athinas, il a été aussi nécessaire d'observer les élargissements des trottoirs vers des placettes et des retraits de bâtiments. L'observation a cependant posé certaines difficultés. Dans le cas des activités stationnaires, la largeur du trottoir était trop étroite pour nous permettre de marcher à notre aise en notant les activités des piétons. Très souvent, notre présence était remarquée et modifiait la spontanéité des comportements des gens. Après quelques essais, nous avons décidé de marcher sur le bord extérieur du trottoir et sur la chaussée pour mieux observer ce qui se passait sur le trottoir ; un espace riche en activités et en manières de marcher.

[2801] TURNER, S., SCHOENBERGER, L. « Street vendor livelihoods and everyday politics in Hanoi, Vietnam. The seeds of a diverse economy? », *Urban Studies*, vol. 49, no. 5, 2012, pp. 1027-1044
[2802] MARIANI-ROUSSET, S., « La méthode des parcours dans les lieux d'exposition », Dans M. Grosjean et J.-P. Thimbaud (dir.), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille : Parenthèses, 2001, pp. 29-44

8.3.3 En suivant des pas interrompus : ancrages et rythmes des cheminements

Nous avons effectué vingt suivis de piétons (Figure 40, Figure 41, Figure 42, Figure 43, Figure 44). La morphologie de la rue détermine ici, comme dans le cas d'Omonoia, les principales motivations de la marche dans l'espace. *Athinas* est très souvent coupée par des rues perpendiculaires offrant une intense activité commerciale (*Evripidou*, *Sofokleous*, *Vissis*) ; cela a pour résultat qu'elle ne présente pas un caractère homogène sur toute sa longueur. Son paysage et sa fonction se créent à partir de nombreux petits carrefours avec les rues adjacentes, par où les piétons arrivent et vers où ils partent.

Au cours de tous les suivis, nous avons constaté que les piétons ont une forte interaction visuelle avec les rez-de-chaussée des bâtiments. Les commerces sur la rue sont différents en ce qui concerne tant les produits qu'ils offrent que la décoration de leurs vitrines, dont la largeur varie entre trois et quinze mètres. Le mouvement principal des piétons s'effectue dans une zone qui est légèrement déplacée sur la partie intérieure du trottoir, ce qui montre la liaison étroite entre le mouvement pédestre et les rez-de-chaussée. La largeur relativement grande des trottoirs permet aux piétons de marcher sans distraction et sans être obligés de descendre sur la chaussée. Un élément influençant leur mouvement est l'existence de plusieurs arcades, construites après les années 60 et qui n'ont pas été continuées. Cela conduit les piétons à effectuer un mouvement brisé, en faisant très souvent des zigzags, en entrant sous les arcades et en continuant leur itinéraire tout droit sur les trottoirs. Les passages pour piétons sont également nombreux sur toute la rue, mais ils ne sont pas très bien peints et leur utilité peut être contestée. Parmi les vingt suivis effectués, dans 11 cas les piétons ont traversé la rue sans emprunter un passage clouté.

Regarder les vitrines des rez-de-chaussée est le comportement le plus fréquent observé chez les piétons (Image 113). Nous avons toutefois pu noter que le type d'ancrage dans les commerces est différent de celui observé au cours des suivis à *Omonoia*. En réalité, le piéton a un contact avec le commerce à côté duquel il passe, bien avant qu'il ne lève son regard vers la vitrine ou l'enseigne du magasin. Ce premier contact visuel se fait par le bas, à côté des pieds, là où le commerçant déploie ses produits sur des étalages et des paniers (Image 108, Image 109). Le regard des piétons, est toujours légèrement tourné au-dessus de leur épaule et vers le bas.

Image 108 : Paniers exposés sur le bord extérieur du trottoir de la rue Athinas (Source : photo prise par l'auteur en 2014)

Image 109 : Des plantes exposées sur le bord extérieur du trottoir de la rue Athinas (Soucre : photo prise par l'auteur en 2014)

La disposition de plusieurs éléments (fixes ou mobiles) sur le trottoir, renforce la tendance du piéton à se *coller* sur le bord intérieur. Tout le bord extérieur est occupé par des arbres, des parkings pour les motos, des potelets et de nombreux objets placés temporairement par les commerçants. Ces éléments créent un barrage atypique qui, d'une part *enferme* l'espace du trottoir, et d'autre part, laisse au piéton la liberté nécessaire de le traverser. La surface qui reste finalement libre pour la marche, est restreinte. L'on constate que la concentration de piétons sur une bande fine est bénéfique pour les commerces ; la proximité constante des étalages incite les piétons à répéter les arrêts et à regarder les étalages des commerces, augmentant ainsi les probabilités d'achat.

Le type des commerces et la largeur relativement petite de la chaussée, encouragent les piétons à traverser souvent, et, dans la plupart des cas, ils le font à proximité des coins des rues, ou là où le piéton est attiré par quelque chose qui se trouve sur le trottoir d'en face. En d'autres mots, le piéton ne change pas son trajet sur un trottoir sauf s'il y a quelque chose qui l'attire de l'autre côté de la rue, ou s'il choisit de toute façon de changer la direction de son trajet. Dans le cas de 4 suivis, les piétons traversent la rue, même si de l'autre côté ils se trouvent face à un obstacle (voitures garées, motos, boîtes de produits laissées sur le trottoir). Cela nous conduit à suggérer que traverser est un choix très conscient dont nous ignorons la raison. Aucun des 4 n'a emprunté les passages cloutés, ce qui prouve aussi que lorsque le piéton en ressent le besoin, il a la liberté d'inventer, même au dernier moment, sa trajectoire. Parmi les 4 suivis, un piéton continue son trajet sur un trottoir sombre, deux entrent dans un commerce à quelques mètres du point où ils ont traversé, et le dernier traverse la chaussée pour tourner peu après dans une autre rue. Il apparaît ainsi que le piéton sacrifie le confort et la linéarité de son trajet quand il veut orienter sa trajectoire.

Lorsque les piétons sont obligés de marcher dans la foule, l'encombrement des trottoirs peut perturber leurs pas et les obliger à changer leur trajectoire. En ce qui concerne 2 suivis, les piétons marchaient sur une zone du trottoir à une vitesse moindre que celle des passants qui étaient devant eux ; tous les deux ont changé brusquement

leur trajectoire en adaptant rapidement leur pas et en choisissant des trajets complexes entre des obstacles physiques. L'un des deux, où le trottoir était très encombré, a choisi de marcher sur la limite externe en descendant même sur la chaussée. Cela nous conduit à supposer qu'en effet le piéton ne perçoit pas les limites entre l'asphalte et le trottoir comme étant rigides. Il se sent très *à l'aise* de marcher sur la chaussée à côté du trottoir, étant donné qu'il a la possibilité de monter sur celui-ci quand il le veut.

Parmi les 20 suivis, 9 piétons portaient un sac, un panier ou une petite valise avec des roulettes. Dans le cas des trajets qui ont eu une certaine durée, nous avons pu observer que les piétons (portant des sacs) ont montré des signes de fatigue en ralentissant leurs pas. Les endroits où les passants peuvent s'asseoir sont rares, il n'y a pas de bancs publics mais cela ne les empêche pas de s'asseoir à des endroits qui ne sont pas destinés à cette fonction. Les trottoirs ne reflètent pas un mouvement constant des piétons ; au contraire, il semble que le mouvement est égal à la pause ou à l'arrêt. En essayant de comprendre pourquoi les trottoirs donnent une telle impression, nous avons pu noter que les piétons font souvent des petites pauses, ils ont des interactions instantanées avec d'autres personnes qui se trouvent en état stationnaire et avec de nombreux commerçants qui sont assis devant leurs commerces. Dans le cas de 3 suivis, les piétons ont utilisé des éléments de l'espace physique de manière improvisée afin d'effectuer une pause : une station de bus, un potelet ou même une moto stationnée.

Il apparaît que les piétons sont très agiles pour modifier légèrement leur trajet et pour réadapter le temps de ce dernier ; ceci a été observé au cours de tous les suivis. De nombreux commerces déploient leurs produits sur des étalages sur les trottoirs fournissant une très bonne occasion pour la création de petits rassemblements. Ces groupements ont lieu sur le trottoir en suivant une logique par rapport à la zone principale du mouvement des piétons. En effet, la largeur du trottoir permet la formation de groupes sans être trop éloignés de la zone du mouvement principal des passants et sans entraver le parcours de ces derniers. Pour les 7 suivis sur 20, les piétons ont légèrement modifié leur trajet pour *jeter un coup d'œil* à ce qui se passait au centre de certains groupements sur le trottoir.

Le flux du mouvement des piétons dans la zone principale du trottoir, est très souvent *interrompu* par des entrées et des sorties de personnes dans les commerces. Ces flux perpendiculaires obligent les piétons qui marchent dans la zone principale du mouvement, à faire des minutieuses adaptations de leurs pas pour s'adapter aux rythmes de ceux qui entrent ou sortent des commerces. Tous ces bouleversements instantanés sont légers mais si courants qui *cassent* qu'ils finissent par rompre la linéarité du mouvement sur les trottoirs.

Les piétons ne semblent pas prêts à respecter les feux rouges aux endroits où les rues perpendiculaires croisent *Athinas*. Là où il n'y a pas de feux, un ordre tacite s'établit entre les conducteurs et les piétons. Ainsi, à certains croisements, comme celui de la rue *Voreou* et *Lykourgou*, où la circulation des voitures est intense, les piétons (5 sur 20 personnes observées) attendent patiemment sur le passage clouté. Cette tendance s'inverse dans des situations où les piétons sont nombreux et imposent leur mouvement à la circulation des voitures. Au croisement avec la rue *Sofokleous*, 3 piétons ont traversé lorsque le feu était rouge. Dans les trois cas, le trottoir était très encombré et les piétons ont suivi les autres.

Les jours où la température est particulièrement élevée, les piétons fuient le soleil. La rue offre des surfaces qui sont suffisamment à l'ombre, mais les piétons cherchent aussi un maximum de fraîcheur. Dans le cas de 3 suivis,

nous avons observé qu'ils sacrifient la rapidité de leur trajet et qu'ils sont prêts à rester plus longtemps *piégés* dans la foule, pour marcher sous un auvent ou à coté de commerces qui offrent un peu de fraîcheur grâce à leur climatisation. Les 3 suivis ont aussi montré que les passants sont très familiarisés avec la rue Athinas par la manière dont ils utilisent l'espace en cas de besoin ; sous une journée de canicule, les piétons ont eu tendance à marcher collés aux étalages des commerces en faisant des petites pauses pour se rafraîchir aux seuils des magasins en s'habituant – même pour quelques instants – à ces micro-espaces.

La manière de marcher change légèrement quand les piétons se déplacent sous les arcades. La marche sur la zone principale du mouvement est plus décisive, et même si les piétons regardent les rez-de-chaussée, la position de leur corps et le rythme stable de leurs pas indiquent qu'ils ont l'intention de marcher tout droit sans hésiter. Cependant, quand ils passent sous les arcades, leur mouvement change ; leur trajectoire devient plus sinueuse. Le piéton entoure les produits qui sont dispersés non seulement devant la vitrine du commerce, mais aussi autour des colonnes des arcades. Parfois, il s'arrête un peu pour vérifier les prix des marchandises. Dans le cas de 2 suivis, les piétons ont fait des petits détours afin de vérifier encore une fois quelque chose qu'ils avaient vu sur un étalage.

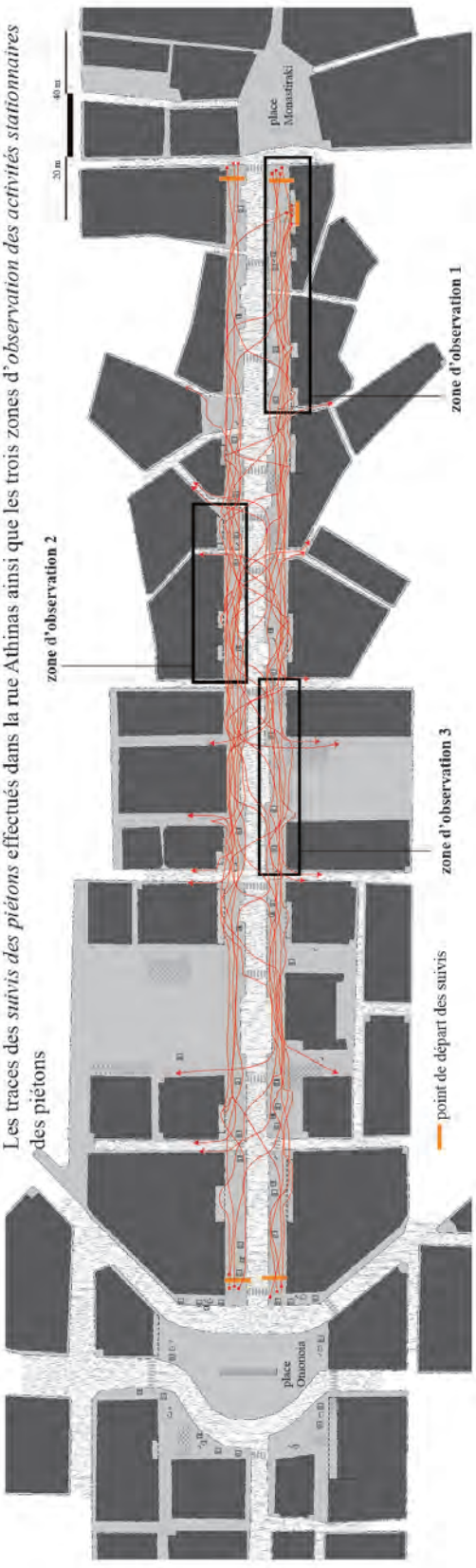
Parmi les 20 suivis, 13 piétons ont eu une interaction avec les commerçants, et 8 d'entre eux ont eu un bref échange à l'extérieur du commerce et à l'entrée du magasin. Avant de poser une question, le piéton a pris le temps de regarder les produits à l'extérieur du magasin et de faire une évaluation rapide.

L'espace attribué au piéton est souvent menacé par le non-respect des règles de la circulation (stationnement, occupation des trottoirs par des produits). Toutefois, les piétons sont les usagers qui prédominent dans la rue Athinas et ça se voit à travers leur comportement face aux voitures et dans la manière dont ils revendiquent leur espace. Dans le cas de 4 suivis, trois piétons ont fait une remarque à un motocycliste conduisant illégalement sur le trottoir, et le quatrième à une voiture qui ne s'est pas arrêtée au passage clouté. Ces remarques, bien qu'il s'agisse de cas individuels, révèlent que les piétons se sentent en position de pouvoir dans cette rue, malgré le fait qu'ils doivent partager cette dernière avec des véhicules et des activités commerciales sur les trottoirs. Il y a en effet, une ambiance d'auto réglementation entre les usagers, cela s'explique par le fait que le partage de la rue n'est pas uniquement lié aux règles, mais surtout aux accords tacites entre les usagers. L'interaction du piéton avec l'environnement dépend du moment et de la situation spécifique du micro-espace. Dans le cas de cinq suivis, les piétons ont changé leur trajectoire après avoir demandé une information à un commerçant. Quand les interactions ne sont pas intentionnées (p.ex. dialogue avec le commerçant), elles deviennent soit *ennuyeuses* soit *subies* par les piétons. Dans le cas de 10 suivis, ces derniers ont interagi avec des inconnus pour donner/demander des informations. Quand le piéton s'arrête dans un espace où règne un mouvement intense, cet arrêt n'est pas long et le piéton semble gêné. Dans le cas de 4 suivis, le piéton s'arrête au croisement des rues et dans une zone avec plus d'espace autour de lui où il consacre plus de temps à l'interaction.

Certains auteurs ont déjà avancé que le piéton est prêt à sacrifier son confort pour satisfaire d'autres besoins psychologiques[2803]. Dans le cas de la rue Athinas, nous avons pu observer que certains piétons étaient plus à l'aise lorsque les trottoirs étaient encombrés que quand ils étaient vides. Dans le cas de 3 suivis, les passants ont

[2803] MEHRABIAN, A., RUSSEL, J.A., *An approach to environmental psychology*, Cambridge, Massachusetts : MIT Press, 1974

choisi de ne pas emprunter le trajet le plus rapide et linéaire sur le trottoir quand celui-ci ne présentait aucun intérêt visuel pour eux. Au contraire, les piétons ont préféré marcher sous les arcades et longer les étalages en gardant leur regard *occupé*, sans acheter ni faire une pause. Sur toute sa longueur, la rue offre souvent cette possibilité ; l'existence de nombreuses arcades et la succession de celles-ci avec des parties où les trottoirs ne sont pas couverts, offre aux piétons de nombreuses occasions pour varier leur trajectoire et pour interagir.



Carte 55 : Carte indiquant les vingt suivis de piétons effectués dans la rue Athinas, ainsi que les trois zones d'observation des activités stationnaires de piétons. Ce qui est le plus éloquent sur la carte, c'est que les piétons ont tendance à traverser assez souvent la rue à des endroits où il n'y a pas de passages pour piétons (Source : carte créée par l'auteur en utilisant le logiciel ArchiCad sur un fond de carte Google Maps)

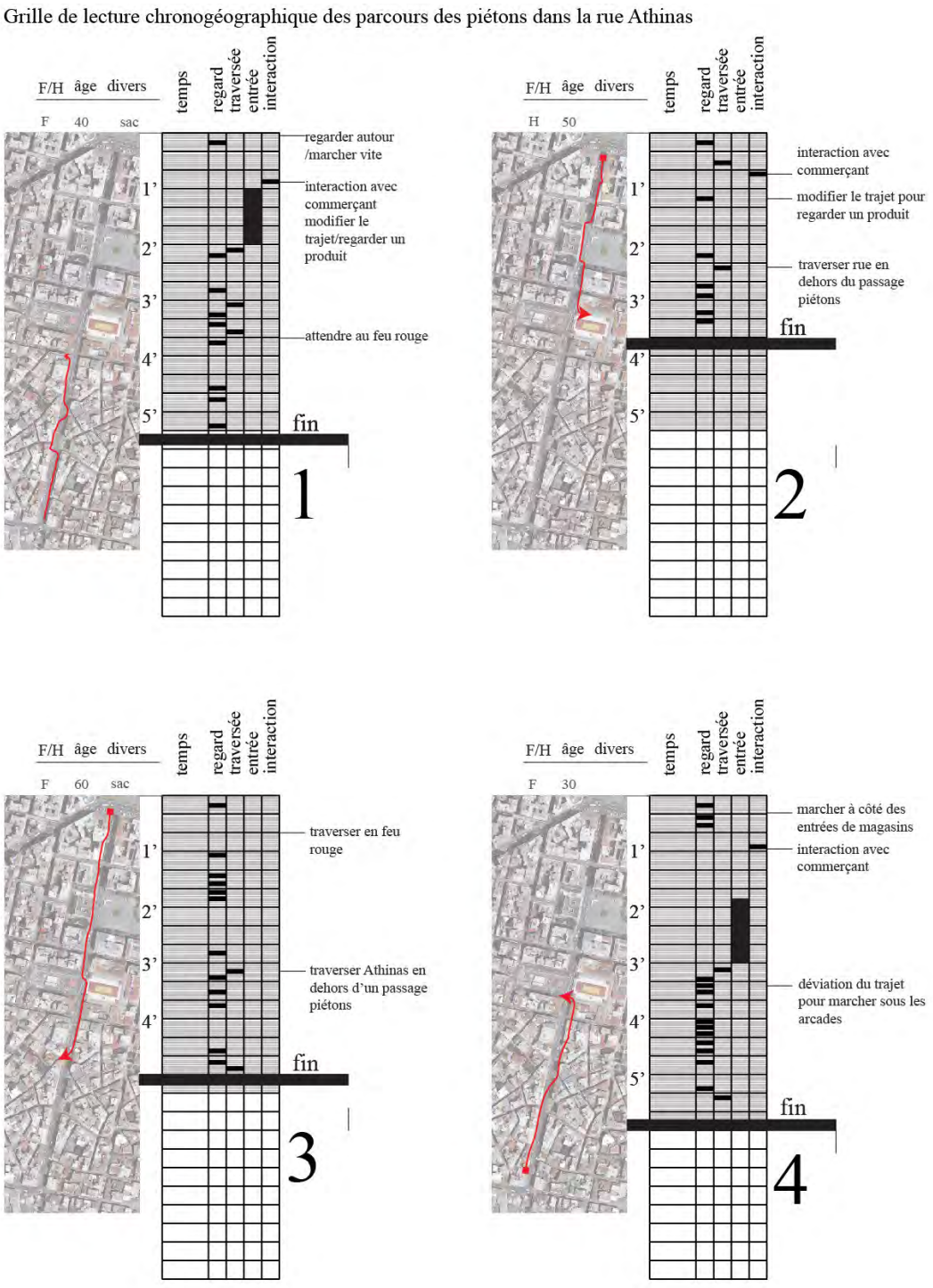


Figure 40 : Les fiches individuelles 1-4 des suivis de piétons dans la rue Athinas. Chaque fiche indique, le numéro du piéton, le trajet effectué et les cinq catégories principales de comportements du piéton (Source : fiche créée par l'auteur sur un fond de carte google maps et à l'aide du logiciel Illustrator)

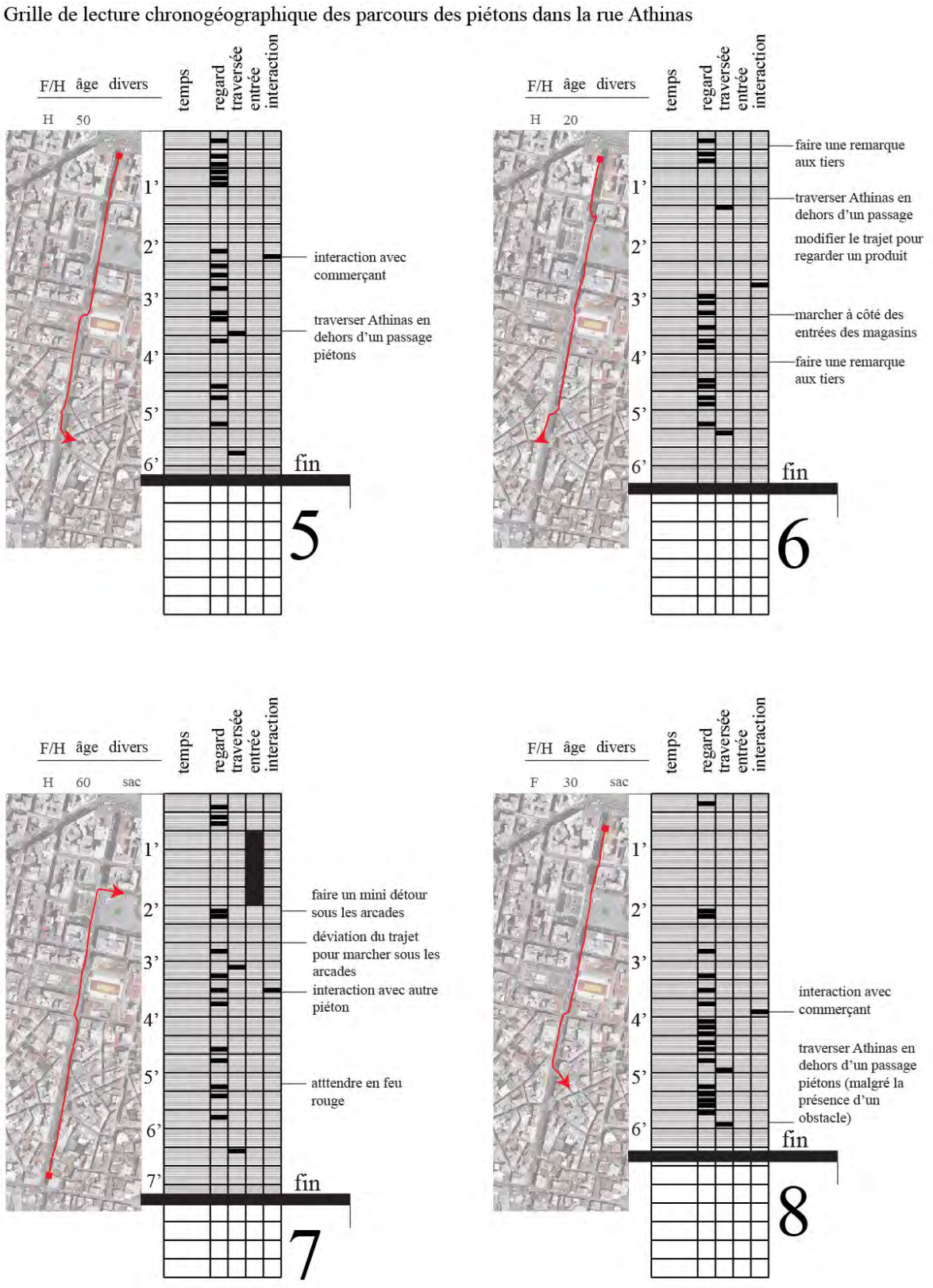


Figure 41 : Les fiches individuelles 5-7 des suivis de piétons dans la rue Athinas. Chaque fiche indique, le numéro du piéton, le trajet effectué et les cinq catégories principales de comportements du piéton (Source : fiche créée par l'auteur sur un fond de carte google maps et à l'aide du logiciel Illustrator)

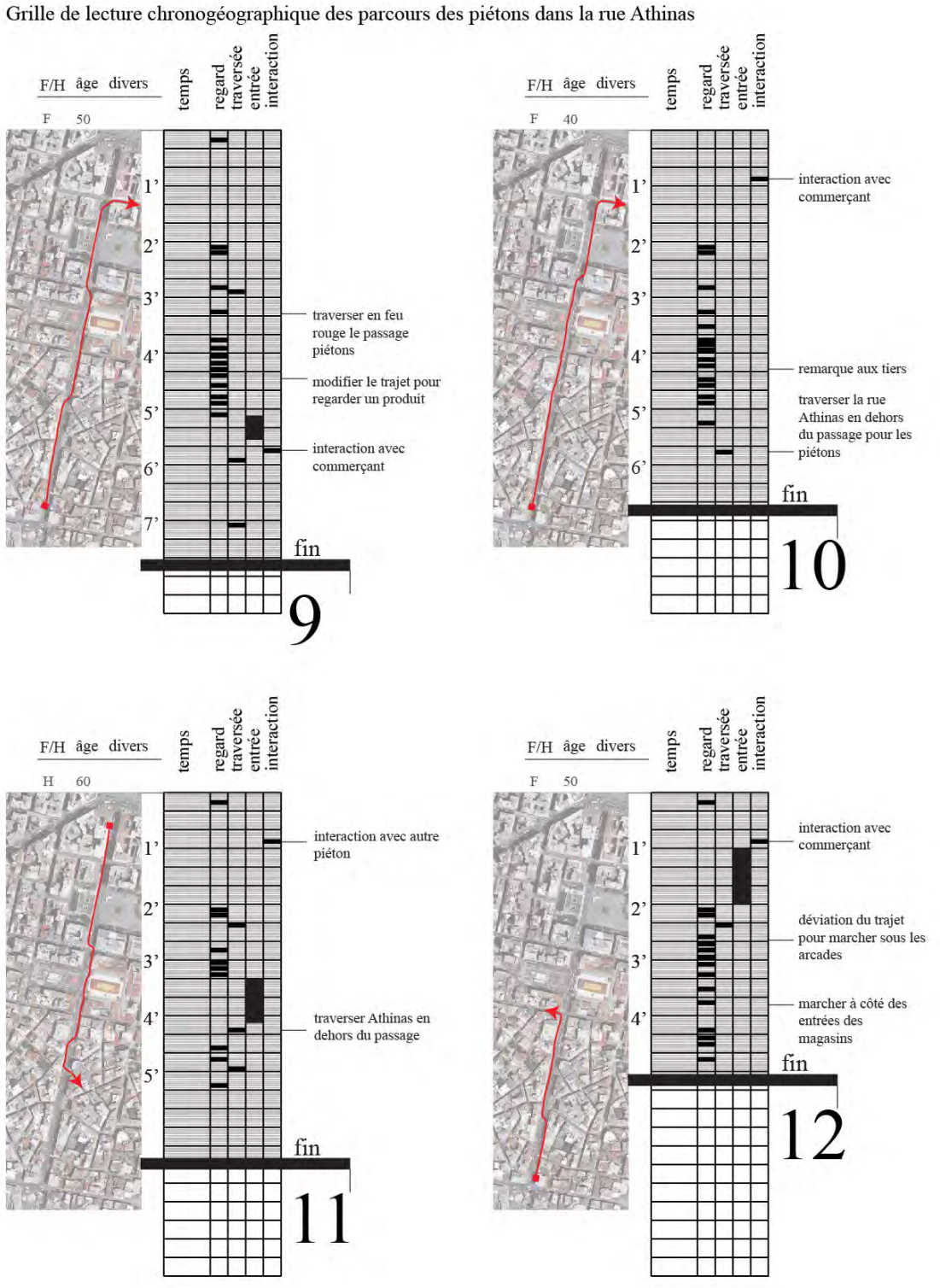


Figure 42 : Les fiches individuelles 9-12 des suivis de piétons dans la rue Athinas. Chaque fiche indique, le numéro du piéton, le trajet effectué et les cinq catégories principales de comportements du piéton (Source : fiche créée par l'auteur sur un fond de carte google maps et à l'aide du logiciel Illustrator)

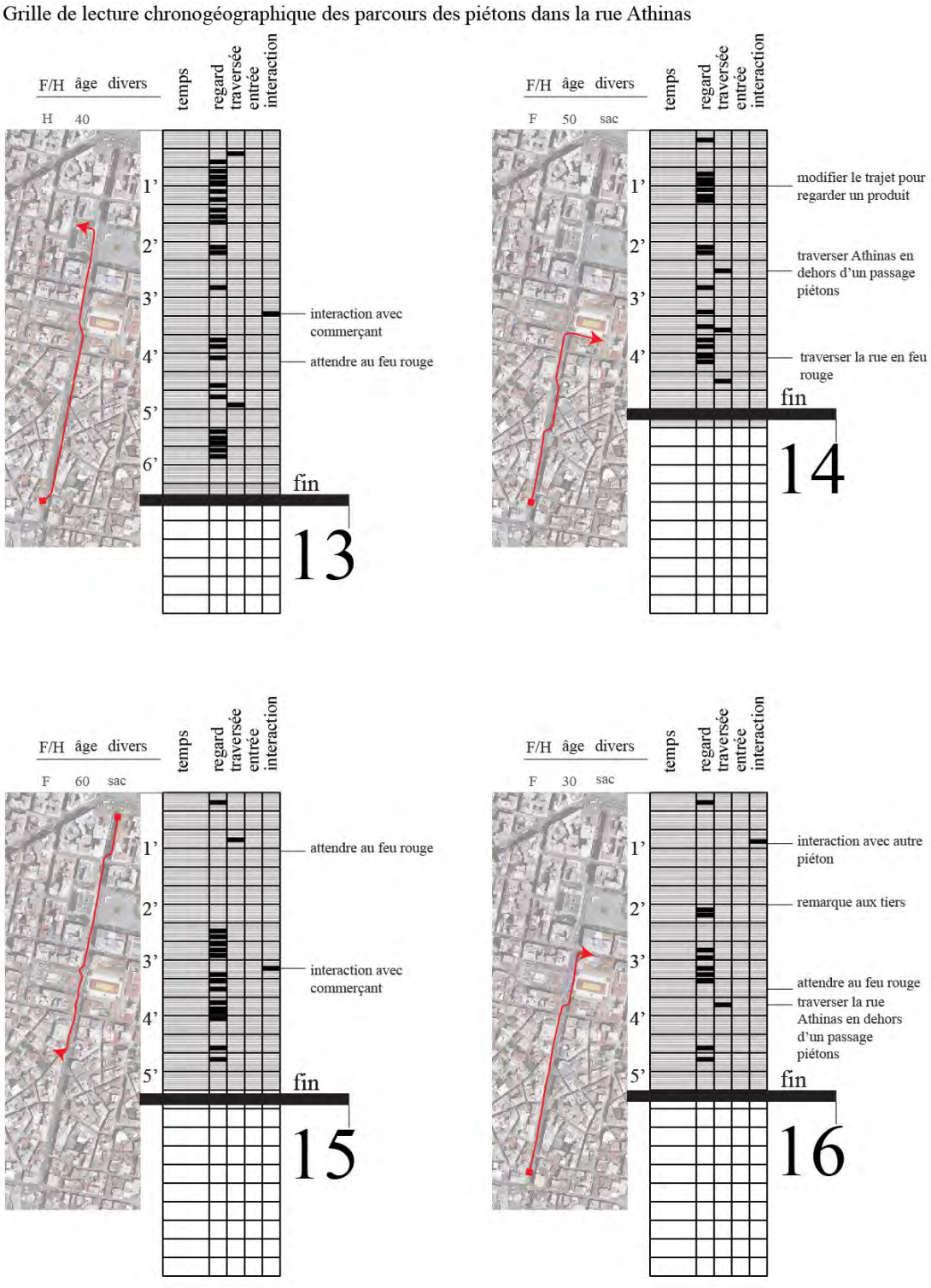


Figure 43 : Les fiches individuelles 13-16 des suivis de piétons dans la rue Athinas. Chaque fiche indique, le numéro du piéton, le trajet effectué et les cinq catégories principales de comportements du piéton (Source : fiche créée par l'auteur sur un fond de carte google maps et à l'aide du logiciel Illustrator)

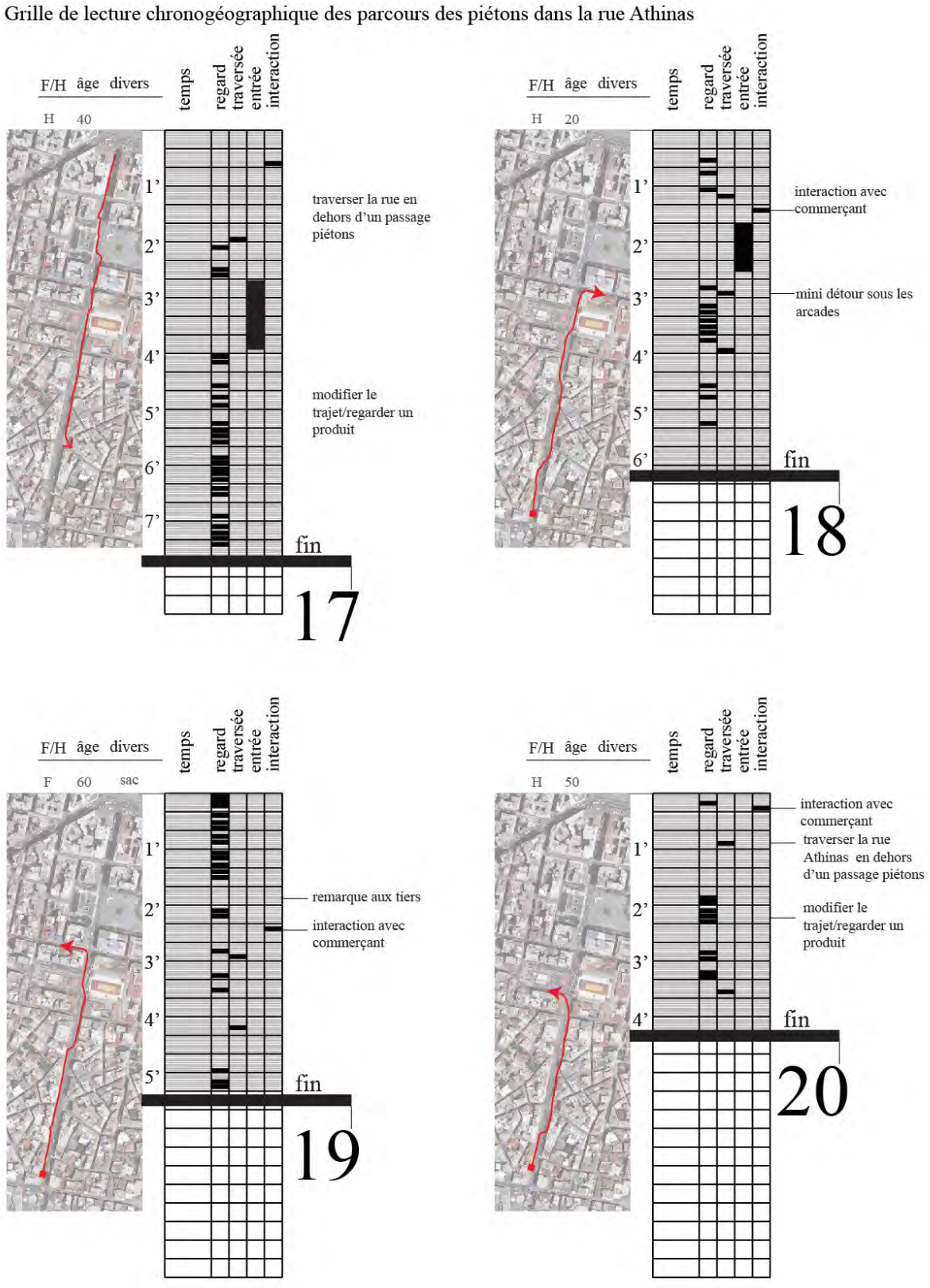


Figure 44 : Les fiches individuelles 17-20 des suivis de piétons dans la rue Athinas. Chaque fiche indique, le numéro du piéton, le trajet effectué et les cinq catégories principales de comportements du piéton (Source : fiche créée par l'auteur sur un fond de carte google maps et à l'aide du logiciel Illustrator)

8.3.4 Le trottoir, cet espace de vie exemplaire

Comme nous l'avons évoqué précédemment, l'hétérogénéité des usages commerciaux est une des caractéristiques principales de la rue Athinas. Cette diversité aux rez-de-chaussée se nourrit d'une variété de trajectoires pédestres, qu'elle alimente à son tour, et elle suscite plusieurs formes d'interaction entre le piéton et l'environnement traversé. Le terme *hétérogénéité* est souvent emprunté dans les discours officiels sur la rue Athinas. Toutefois, selon certains, la création de *lieux hétérogènes* n'assure pas l'accueil d'une vie *mixte* dans la rue (*mixte-life*)[2804]. Une diversité de la vie pédestre présuppose que la fonction et l'ambiance du lieu public ne soient pas figées, et que celui-ci soit ouvert au changement ; les personnes de tous âges doivent y avoir accès et la forme du lieu doit permettre le développement d'activités diversifiées.

L'observation des activités stationnaires (Figure 48, Figure 49, Figure 50, Figure 51, Figure 52, Figure 53) dans la rue *Athinas* nous a révélé certaines caractéristiques qui nous permettent de parler d'une rue accueillant une vie pédestre animée et *mixte* en termes sociaux. En effet, l'analyse des observations menées au sein des 4 zones de l'enquête a montré une richesse dans les manières d'utiliser les trottoirs ; ces manières sont différentes entre les 4 zones d'observation, mais aussi à l'intérieur de la même zone. Les piétons utilisent différemment le bord intérieur du trottoir qui se trouve à côté des commerces, de la partie qui se trouve au croisement avec une rue. Athinas est un lieu public favorisant la rencontre de différents groupes sociaux, et les observations ont montré que les façons d'utiliser les trottoirs diffèrent aussi selon les profils des piétons.

La largeur des trottoirs qui est libre pour le mouvement des piétons n'est pas la même sur toute la rue (Image 111). L'espace de la marche s'agrandit et diminue en fonction des obstacles fixes ou mobiles se trouvant dans l'espace et des usages temporaires des passants ou des commerçants. En effet, malgré leur forme linéaire, les trottoirs présentent une énorme variété d'activités stationnaires. Comme certains chercheurs l'ont montré, les activités des usagers dans les lieux publics définissent le caractère de ces dernières, au même titre que les objets fixes ou les aménagements[2805]. Quant à la rue Athinas, les *obstacles* fixes sur les trottoirs sont les kiosques, les arrêts de bus, les poubelles, les panneaux de signalisation et les cabines téléphoniques ; leur implantation ne suit cependant pas une logique. Si l'existence de ces obstacles bouleverse – comme nous l'avons vu – la trajectoire des piétons, elle favorise par ailleurs les activités stationnaires et l'appropriation des trottoirs. Les kiosques, qui sont souvent transformés en *mini-markets* en plein air, rassemblent des groupes de passants et des colporteurs et forment ainsi des petites polarités d'échange et de discussion entre les usagers de la rue. Malgré l'apparente congestion sur les trottoirs, à certaines heures de la journée une variété d'activités se développe en s'adaptant à l'organisation de l'espace physique et aux comportements des piétons.

Cela n'exclue cependant pas les conflits. Au-delà des obstacles fixes dans l'espace, auxquels les activités stationnaires s'adaptent, il y a aussi des obstacles temporaires qui influencent les activités d'une manière moins prévue, dont l'exemple le plus représentatif est celui des motos garées sur les trottoirs. En effet, dans le cas des deux zones observées, le stationnement des motos occupe une si grande surface qu'il influence et détermine certaines des activités pédestres sur le trottoir. Les motos semblent être perçues comme un obstacle plutôt mobile

[2804] FRANCIS, M., « Mixed-life places », In T. Banerjee and A. Loukaitou-Sideris (eds.), *Companion to urban design*, New York : Routledge, 2010, pp. 432-445
[2805] MATEO-BABIANO, I. B., IEDA, H., « The sociology of street use in Edo and colonial Manila », In *The 8th International Conference of Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Surabaya, Indonesia, 16-19 November, 2009

qui peut à n'importe quel instant se déplacer, mais les piétons ne s'approprient pas facilement l'espace autour des véhicules à deux roues. En outre, les endroits où les motos peuvent stationner légalement sont rares.

L'observation des activités des piétons sur les trottoirs a montré qu'ils fonctionnent à la fois comme des espaces publics linéaires et comme des seuils entre l'espace public et l'espace privé. À l'intérieur de toutes les zones observées (Figure 45, Figure 46, Figure 47), la majorité des commerçants reste debout à l'extérieur de leurs commerces. La présence des commerçants sur le trottoir et l'extension des étalages hors de l'espace intérieur du magasin, facilitent l'interaction, même brève, entre les commerçants et les clients passants. Le trottoir est aussi un espace de séjour et de sociabilité pour les commerçants qui sortent leurs chaises pliables, discutent entre eux, mangent ensemble pendant les heures du repas ou jouent au jacquet. Le trottoir est occupé – dans peu de cas – par des tables et des chaises des restaurants traditionnels [*souvlatzidika*] ou des cafés. Le degré de familiarité avec le trottoir est tel que les commerçants de la rue le considèrent davantage comme une extension de leur vitrine plutôt qu'en tant qu'espace de circulation (Image 110). On ressent, dira un témoin, que la rue appartient à tous ceux qui sont là depuis des années. Cette stabilité de certains commerces fait en sorte que l'espace public est perçu comme un espace public communautaire ; les commerçants connaissent très bien tous les magasins de la rue.

> *Nous sommes ici depuis presque toujours, tu vois dehors, là où je mets mes barquettes de produits ? Je connais cet espace mieux que mon salon. Je passe des heures là dehors, avec certains commerçants on se connaît depuis longtemps, les jours où il fait beau on prend ensemble un café, là sur ce coin. L'été il y a les arbres, c'est agréable, je m'assieds dehors, que faire à l'intérieur de mon magasin ? Ce n'est pas un palais.* [Témoin 1]

Certains éléments sur les trottoirs constituent des points de rencontre et de brève discussion entre les commerçants voisins, il s'agit des kiosques, des arbres et des différents types de colonnes. Néanmoins, les commerçants n'utilisent pas la zone principale du mouvement des piétons, ni non plus les mêmes objets dont les passants se servent pour faire leurs pauses, comme les stations de bus ou les cabines téléphoniques. Dans la majorité des cas, la vente s'effectue sur le trottoir, et le moment de la négociation ou de l'explication des qualités d'un produit devient une occasion d'attraction pour les passants qui s'arrêtent là, où d'autres piétons sont déjà debout pour évaluer la réaction d'un client face au discours du commerçant ou par simple curiosité.

Des micro-centralités des activités stationnaires se forment aussi autour des kiosques à journaux qui sont généralement installés sur le bord *extérieur* du trottoir, en laissant une zone restreinte pour le passage des piétons (Image 115). Les kiosques exposent des marchandises sur les trois côtés, cette disposition – en hémisphère – devient une centralité d'attraction pour les passants venant des deux directions du trottoir et il s'y crée un petit encombrement à cause de l'arrêt des piétons faisant la queue. Ces centralités sur le trottoir attirent autour d'elles d'autres activités stationnaires. Si le kiosque voisine avec un arrêt de bus et une banquette, une petite zone entre le kiosque et la station se transforme en un micro territoire formé par les gens attendant le bus ou les taxis. En outre, les produits des kiosques s'adaptent au type de commerce qui se trouve à côté d'eux ; dans la partie nord de la rue, ils s'adressent à une clientèle plus âgée se rendant au marché aux poissons, et ils vendent des sacs en plastique, des lunettes et des ustensiles de cuisine. Dans la partie sud, les marchandises sont plutôt destinées aux touristes, aux entrepreneurs et aux jeunes athéniens venant des rues du triangle commercial.

Au-delà de la variété d'activités stationnaires dans l'espace, celles-ci présentent aussi une diversité dans le temps. Les observations sur le terrain ont révélé que ces activités changent considérablement entre le matin, le soir et les week-ends (Figure 54, Figure 55, Figure 56). Ainsi, les petits vendeurs de billets de bus ou d'ustensiles de cuisine ne sont sur les trottoirs que pendant la semaine. Au contraire, les dimanches, autour des stations du métro et aux croisements d'Athinas avec les autres rues, apparaissent avec leurs étalages des vendeurs de Lotto ou de bagels ; d'une manière générale, ce jour-là, la vie de la rue est très calme. En effet, les seules personnes observées exerçant une activité stationnaire sont des vendeurs sur les trottoirs et des personnes attendant le bus ou le taxi ; la majorité des magasins sont fermés, ainsi que le marché Varvakeios. Le profil des passants change également, les jeunes et les touristes sont plus nombreux les week-ends que les personnes âgées. Notons que les touristes fréquentent surtout la partie sud de la rue à proximité de la place Monastiraki. En été, en particulier, quand les deux trottoirs sont plus longuement exposés au soleil pendant la journée, peu d'activités stationnaires se déploient en dehors des zones ombragées : les arcades, les arbres ou les auvents de kiosques.

Au sein des trois zones observées, nous n'avons jamais constaté un groupement de plusieurs personnes autour d'un spectacle ou d'un événement dans la rue. Le plus souvent, des groupements de trois à sept personnes se forment autour, soit des étalages de produits, soit d'un colporteur exposant une marchandise *étrange* (un couteau à plusieurs usages ou un détergent miraculeux). Suite à une observation plus détaillée, ces groupements changent légèrement de place sur le trottoir car, étant debout, ils peuvent se déplacer facilement dans l'espace si une moto veut se garer à côté d'eux, quand les flux des piétons s'intensifient ou lorsque quelques participants quittent le groupe.

L'emplacement des vendeurs (de billets, d'ustensiles, de produits de nettoyage, de montres, de livres, etc.) dans l'espace influence aussi le mouvement des piétons sur les trottoirs. Les endroits où se placent les colporteurs créent des petites centralités face auxquelles les piétons réadaptent leurs pas. L'échange des piétons avec les commerçants est une pratique très courante dans les espaces publics, elle existe depuis toujours dans l'histoire des villes[2806]. Ce comportement est très notoire dans la rue Athinas car une grande partie des gens qui y circulent est issue de la classe populaire dont le pouvoir d'achat n'est pas très élevé. La négociation des prix et la recherche de produits d'occasion sont des prérequis qui s'imposent presque comme règle dans les relations entre le client et le commerçant surtout pour certains commerces de la rue. Malgré le fait que la loi stipule que les commerçants ambulants sont illégaux, leur présence sur les trottoirs est considérée comme une pratique urbaine essentielle dans plusieurs pays[2807]. En ce qui concerne la rue *Athinas*, leur présence est non seulement tolérée, mais elle est aussi recherchée par les usagers de la rue :

> *Nous aussi nous achetons des petits trucs chez les marchands de la rue, et pourquoi pas d'ailleurs ? L'on y trouve des choses à des prix incroyables ! Tout jusqu'à trois euros […] ça m'arrive quand je marche vers Omonoia pour prendre le train, de tomber sur des gars qui vendent des petits riens pour la cuisine, des briques ou des boîtes pour le tabac […] parfois j'achète quelque chose… mais j'ai aussi discuté avec mes clients qui disent qu'avec la crise ils cherchent plusieurs choses chez les petits marchands de la rue.* [témoin 2]

Ainsi, le piéton marche sur une bande du trottoir, avec d'un côté des commerces aux rez-de-chaussée, et de l'autre, des vendeurs et différents objets, et il se faufile entre des colporteurs, des étalages, des kiosques et des

[2806] DONOVAN, M., « Informal cities and the contestation of public space. The case of Bogotá's street vendors, 1988-2003 », *Urban Studies*, vol. 45, no. 1, 2008, pp. 29-51
[2807] BELL, J.S., LOUKAITOU-SIDERIS, A., « Sidewalk informality. An examination of street vending regulation in China », *op.cit.*

personnes en état stationnaire. Les arcades sont en soi des espaces très particuliers car ils élargissent la surface principale des trottoirs et ils permettent aux piétons de faire des petites déviations dans leurs trajets. Souvent, les colonnes des arcades sont utilisées comme des stands pour l'exposition de produits (Image 116). Dans d'autres cas, le commerçant expose ses produits comme la prolongation de sa vitrine et s'approprie les arbres, les boîtes de la société d'électricité ou même les potelets. De cette manière, de nouvelles limites et d'insolites usages de l'espace apparaissent, mais ils sont différents de ceux qui ont été initialement prévus par les aménageurs. De plus, un même élément physique – comme une barrière – peut être utilisé pour divers usages dans la journée et par différents usagers. Tant les commerçants que les piétons ont tendance à occuper le plus possible l'espace du trottoir. Quant aux magasins qui voisinent, un commerçant profite pour déployer ses étalages devant la vitrine du commerce d'à côté qui est fermé. Il s'agit d'un accord tacite entre les commerçants qui savent que l'autre peut faire la même chose quand il en aura besoin.

Les usagers ne s'emparent pas de l'espace public de manière stable dans le temps. Il y a des degrés[2808] d'appropriation qui dépendent de la partie de la rue, de l'heure de la journée et du jour de la semaine. Toutefois, les usages des trottoirs de la rue Athinas semblent être un comportement *collectif* dans le sens où les commerçants ne déploient leurs étalages que lorsque la majorité des autres le font. Ainsi, les jours où la fréquentation piétonnière est beaucoup moins intense, le trottoir acquiert une organisation toute différente qui influence le mouvement des piétons. Les jours où la rue est très animée et les trottoirs encombrés, chacun agit selon sa propre convenance sans suivre strictement des règles. Pendant les heures où l'activité pédestre s'atténue, les commerçants et les piétons sont moins disposés à ne pas se conformer aux règles. De fait, un commerçant qui utilise tous les jours un arbre pour exposer des vêtements, ne le fait pas quand ses voisins ne le font pas non plus.

Les stations de bus, comme certains l'ont montré[2809], sont un autre élément dans l'espace public qui attire facilement les activités stationnaires des piétons. Dans le cas d'Athinas, ces arrêts constituent des zones d'attente et d'activités pour les piétons qui sont debout. La bande du trottoir devant la station est occupée le plus souvent par des piétons qui attendent debout ou qui sont assis sur les potelets, tandis que celle qui se trouve autour du banc sous l'aubette est souvent une zone de discussion entre les personnes assises. L'on constate toutefois des micro-anneaux – derrière et sur les deux côtés de la station – qui sont occupés par des piétons qui font une activité autre que celle de regarder la chaussée pour guetter l'arrivée du bus (Image 117). La disposition du mobilier urbain est le plus souvent pensée au hasard, ce qui fait qu'aux heures de pointe les trottoirs autour des aubettes se transforment en zones très encombrées.

Dans d'autres cas, le trottoir est occupé par les commerçants qui sont assis à côté des étalages de leurs produits. Parfois, ils s'asseyent sur des chaises pliables sur le trottoir en formant des petits groupes avec des commerçants voisins qui font la même chose. L'on a déjà observé que les personnes ont tendance à choisir les mêmes places aux endroits auxquels ils se rendent régulièrement (comme c'est le cas des amphithéâtres)[2810]. De la même manière, nous avons pu constater que les commerçants conservent des places bien précises et stables sur le trottoir.

[2808] MUNTANOLA-THORNBERG, J., « The identity of the body and the appropriation of the places », In *Appropriation of space*, 3rd International Architectural Psychology Conference at Louis Pasteur University Strasbourg, Strasbourg, 21-25 June 1976
[2809] MARCUS, C., COOPER, C.C., RUSSELL, R., « Urban plazas », In C. Marcus and C.C. Cooper (eds.), *People places. Design guidelines for urban open space*, New York : Van Nostrand Reinhold, 1990, pp. 13-84
[2810] COSTA, M., « Territorial behavior in public settings », *Environment and Behavior,* vol. 44 no. 5, 2012, pp. 713-721

Une *membrane*[2811] immatérielle de territorialité se crée ainsi autour des commerçants, en donnant à cette zone particulière une ambiance plus conviviale que dans le reste de l'espace. Les commerçants sont assis l'un à côté de l'autre et cette occupation du trottoir dure pendant des heures.

Il y a aussi des cas où les personnes forment des groupes en parlant entre eux debout dans la rue ; les distances entre elles sont plus petites. Ce type d'occupation du trottoir est aussi beaucoup plus temporaire que stable puisque les groupes peuvent se dissiper à n'importe quel moment car ils se placent le plus souvent à côté de la zone du mouvement principal des piétons, soit sur le bord extérieur du trottoir, soit autour d'un élément fixe dans l'espace. Les personnes debout, forment des petits cercles ou des petits polygones de discussion en fonction des éléments *d'appui* dans l'espace. Des groupes de trois ou quatre personnes s'approprient l'espace en recourant à un élément de base (une lampe, une moto stationnée, un arbre), et forment des groupes de conversation. Lorsque ces conversations ont lieu dans le coin d'une rue, la configuration du groupement change ; les piétons semblent beaucoup moins *posés*, ils ne s'appuient pas sur un élément fixe dans l'espace et ils laissent moins de distance entre eux en vue de protéger leur zone des flux de passants qui sont, aux coins des rues, plus intenses. Tant en ce qui concerne les commerçants que les personnes discutant entre elles, un certain type de territorialité a pu être remarqué. Ce qui est toutefois intéressant, c'est que ce comportement de territorialité est plus intense chez les personnes qui ne sont pas les habituées du trottoir, comme c'est le cas des commerçants qui défendent leur zone de *propriété* à travers les étalages de leurs produits. Quant aux piétons qui font une pause, leur territoire est plus facilement pénétré par des *étrangers*. Certains chercheurs ont montré que, même temporairement, les personnes délimitent et défendent leurs territoires et y sont attachés[2812]. Cette défense de la territorialité est beaucoup plus forte devant les façades des rez-de-chaussée, où les commerçants s'asseyent sur un tabouret ou restent debout devant la porte d'entrée de leur commerce. Parfois, les commerçants forment des petits groupes au seuil des rez-de-chaussée et regardent passer les piétons devant eux. Comme Sidney N. Brower[2813] l'a montré, les fronts des immeubles sont des espaces assez particuliers offrant, d'une part, la sécurité d'être près de l'espace privé, et d'autre part, la vigilance nécessaire par rapport à ce qui se passe dans la rue.

Le stationnement des motos se fait d'une manière quasi hasardeuse sur les trottoirs, soit sur leur bord extérieur, soit sur le bord extérieur des arcades (Image 114). Ce type de stationnement représente parfois une limite très importante pour le mouvement du piéton. Néanmoins, les motos sont parfois utilisées comme points pour s'asseoir temporairement. En outre, il y a une deuxième zone d'activités stationnaires sur le trottoir qui ne sont pas orientées vers le bord intérieur du trottoir mais qui, au contraire, s'effectuent sur le bord extérieur ; il s'agit des petits rassemblements entre commerçants qui attendent au bord du trottoir les camions d'approvisionnement. Dès lors, une chaise ou un potelet, sont utilisés dans ce cas-là pour s'asseoir un moment.

Il n'y a pas de spectacles temporaires volontaires dans la rue (acteurs, musiciens, improvisation de théâtre ou discours public). Toutefois, des petits groupements de piétons se forment autour d'événements non prévus, qui finissent par se transformer en spectacle : l'arrivée d'un grand objet livré par un camion d'approvisionnement, une dispute ou l'exposition d'un produit *innovateur* sur le trottoir, sont des occasions pour que des petits groupements de piétons se forment autour.

[2811] En empruntant le terme *social membrane* presenté par Lyman and Scott en 1967 Cf. EDNEY J.J., JORDAN-EDNEY, N.L., « Territorial spacing on a beach », *Sociometry*, vol. 37, no. 1, 1974, pp. 92-104
[2812] TAYLOR, R.B., BROOKS, D.K., « Temporary territories? Responses to intrusions in a public setting », *Population and environment*, vol. 3, no. 2, 1980, pp. 135-145
[2813] BROWER, S., « Recreational uses of space: An inner city case study », *Social ecology*, 1975, vol. 3, pp. 153-166

Un autre type d'activité stationnaire a été notée autour des kiosques à journaux. Les journaux accrochés autour de l'auvent du kiosque sont un point d'attraction pour les piétons ; lorsqu'un seul s'arrête il en *attire* d'autres, de sorte qu'une des façades est occupée par cette *habitude* très courante en Grèce : lire les journaux debout devant le kiosque. Sur la bande devant ce dernier, les personnes attendent, soit en formant une queue, soit en cherchant des produits sur les étagères. Les deux autres côtés du kiosque sont des zones d'exposition de produits. Il y a aussi des cas où les kiosques sont très étalés dans l'espace et ressemblent plutôt à des petits bazars en plein air (Image 112).

Une chose que nous avons observée, c'est que les usages imprévus ou non conformes dans l'espace, cherchent des alliances ou des complices. Ce fut clairement le cas dans la zone d'enquête sur la place Karamanou, où, sur le trottoir (au croisement des rues *Athinas* et *Voreou*), très peu d'activités *spontanées* ont été notées. Les rez-de-chaussée qui donnent sur le trottoir hébergent deux banques où, le plus souvent, un gardien reste debout à l'entrée. Aucun usage spontané n'a été observé sur le trottoir.

La comparaison des cartes montrant des activités stationnaires au sein des trois zones d'enquête (Figure 45, Figure 46, Figure 47) pendant les différents créneaux horaires, a montré qu'en effet, la même zone du trottoir accueille une pléthore d'usages et que les éléments physiques sur une petite partie de celui-ci sont utilisés de diverses manières. L'usage le plus intense des trottoirs s'effectue le matin en raison des rythmes de la vie commerciale dans tout le centre-ville. Les différentes activités stationnaires qui se développent sur les trottoirs sont liées au type de commerces aux rez-de-chaussée. Après 16h, l'intensité des usages s'atténue considérablement. Les samedis la rue est particulièrement *vivante*. Les activités stationnaires changent relativement vite, ce n'est pas visible en traversant une fois la rue, mais on peut le constater en comparant les fiches d'observation des zones d'enquête pendant une semaine.

Certes, les différentes sociétés ont des besoins distincts en ce qui concerne l'usage des trottoirs[2814]. Observer la manière d'utiliser l'espace public dans les cas de la place Omonoia et de la rue Athinas, a démontré que l'identité des lieux résulte, non seulement du mouvement des piétons, mais aussi du non mouvement. Un phénomène *d'intériorisation de la rue*[2815] se présente dans la rue Athinas. Les piétons agissent avec beaucoup de liberté en improvisant la manière d'utiliser l'espace. Certains auteurs ont constaté que les piétons préfèrent marcher dans des lieux relativement simples en termes de signalisation et d'aménagement, et qu'ils évitent des environnements particuliers où ils ressentent un stress excessif pendant leur mouvement[2816]. Dans le cas d'Athinas, la vie animée dans la rue ne semble pas dépendre de son design, mais davantage de l'investissement des passants, de la manière de se mouvoir et de s'engager par rapport aux activités et à son paysage.

[2814] MATEO-BABIANI, I., IEDA, H., « Theoretical discourse on sustainable space design. Towards creating and sustaining effective sidewalks », *Business strategy and the environment*, vol. 14, no. 5, 2005, pp. 300-314
[2815] Pour le terme Cf. LENYK, W.J., *Street life and the pedestrian notes on the design of urban open space*, PhD thesis, Syracuse University, 1977
[2816] ALEXANDER, Ch., *A collection of patterns which generates multi-service centers*, Berkeley : Center for Environmental Structure, 1974

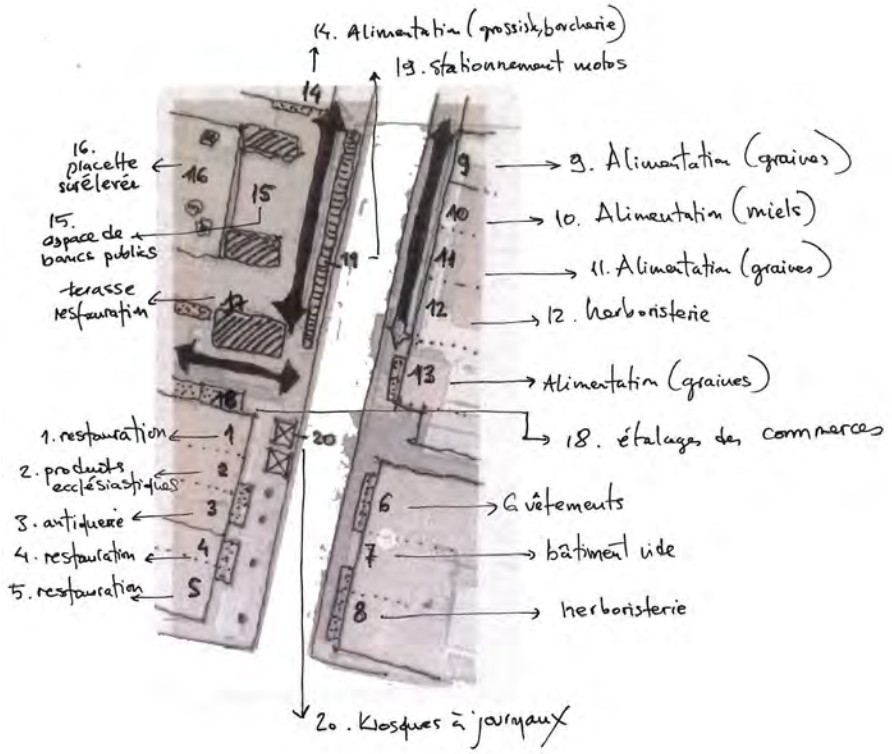


Figure 45 : Organisation de l'espace au sein de la zone d'observation 3 dans la rue Athinas. Les trottoirs en face du marché aux poissons, Varvakeios, sont particulièrement encombrés pendant la journée.La variété des commerces autour de la placette Varvakeios attire un certain nombre de piétons sur les deux trottoirs. Toutefois, si le trottoir du marché se caracterise par le mouvement précipité des piétons, le trottoir d'en face accueille plus d'activités de stationnement grâce à ses terrasses et aux endroits qui offrent un arrêt aux piétons. Le type de commerce définit aussi le profil social des habitués dans cette partie de la rue. Les bas prix du marché aux poissons et les commerces d'alimentation qui offrent souvent quelques tables sur le trottoir, tissent une ambiance peu tendue. La multitude des commerces ethniques qui se sont développés autour du marché, font de cette partie de la rue une zone particulièrement fréquentée par une pléthore de groupes ethniques (Source : carte croquis réalisée par l'auteur)

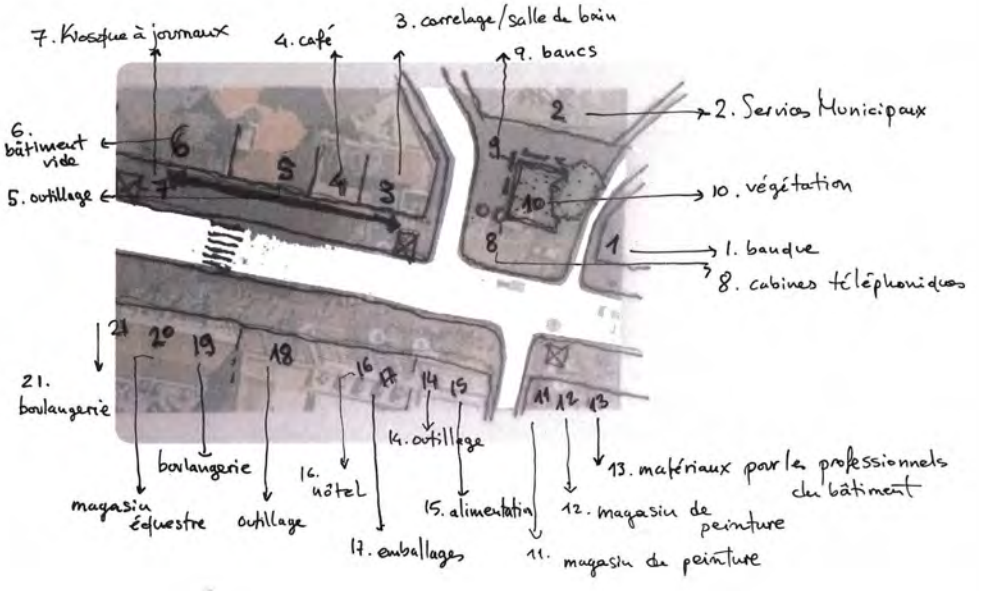


Figure 46 : Organisation de l'espace au sein de la zone d'observation 2 dans la rue Athinas. Dans cette partie de la rue, la circulation des voitures est intense. Le bâtiment qui héberge les Services municipaux sur la placette Karamanou attire chaque jour de nombreux employés et citoyens. Les trottoirs ne sont pas particulièrement encombrés au fil de la journée. La zone se trouve à une grande proximité de la place Monastiraki et du triangle commercial. Le profil des passants est différent de celui de la zone 2. Au-delà des retraités et des personnes de classe moyenne, les ruelles autour de la zone sont fréquentées par des artistes, des scénographes et des entrepreneurs qui cherchent dans les petits commerces des matériaux spécialisés pour leurs maisons ou leurs sociétés (Source : croquis réalisé par l'auteur)

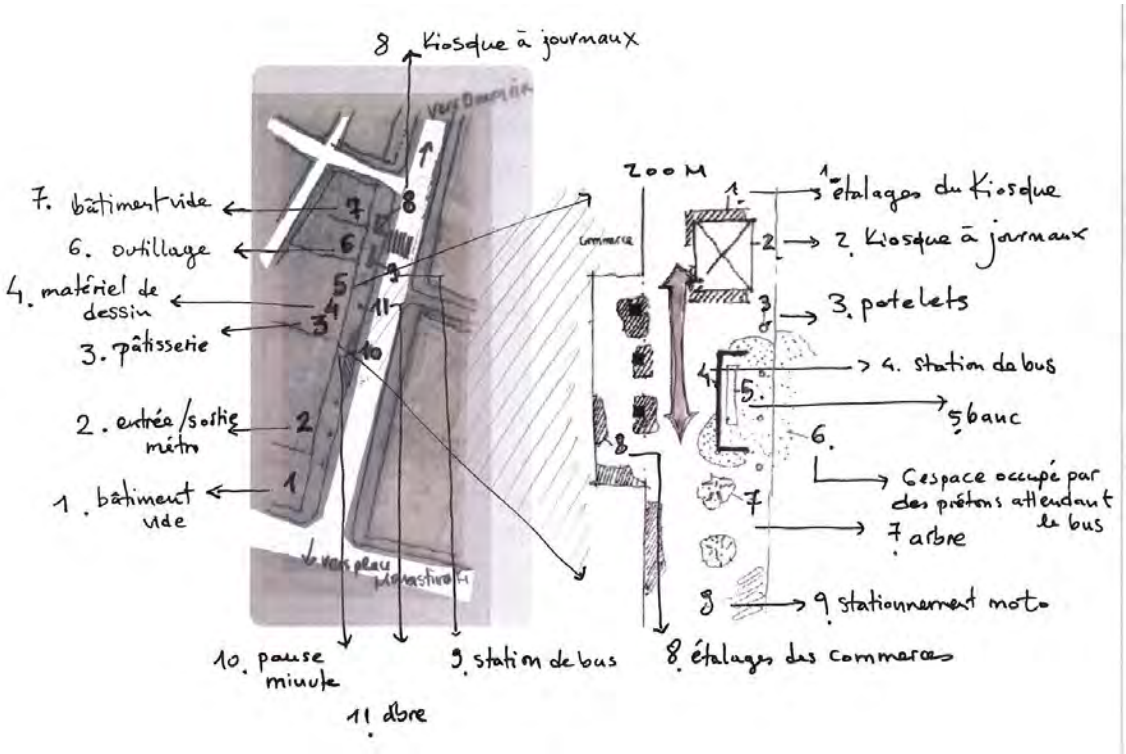


Figure 47 : Organisation de l'espace au sein de la zone d'observation 1 dans la rue Athinas. Cette partie de la rue est fortement influencée par l'intensité des usages sur la place Monastiraki. Les commerces d'alimentation et de quincaillerie ont cédé au cours des dernières années la place à des restaurants de *take away* et à des commerces qui s'adressent à un public plus aisé et aux touristes. Cependant, en observant plus en détail l'organisation de l'espace sur les trottoirs, il est clair que celle-ci favorise l'épanouissement de diverses activités. Les stations des bus, les arbres, les kiosques à journaux et les arcades forment une surface où le mouvement du piéton n'est pas linéaire. Ce dernier, trouve de nombreuses occasions pour faire des détours et des arrêts temporaires. Malgré le fait que la circulation des voitures est intense, les trottoirs sont aussi *pleins de vie*. Les arcades et l'exposition de nombreux produits dans la rue, font que la largeur du trottoir devienne un seuil très perméable entre l'espace privé à l'intérieur des commerces et l'espace de circulation des piétons à l'extérieur (Source : croquis réalisé par l'auteur)

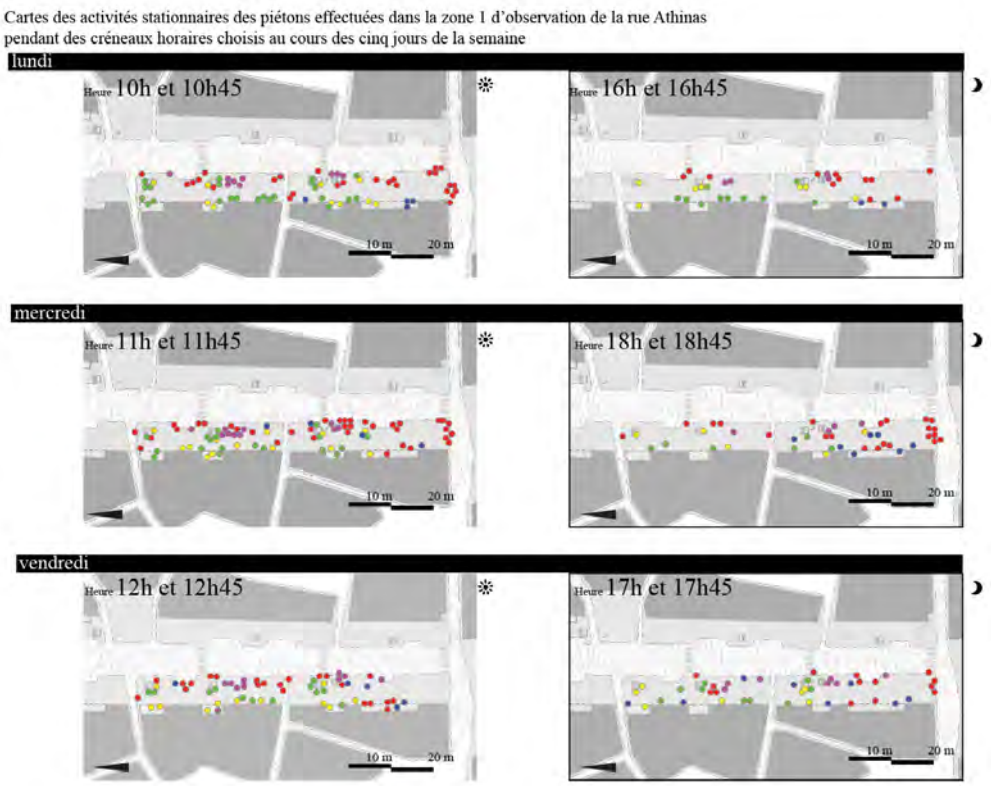


Figure 48 : Retranscription sur un fond de carte du type d'activité stationnaire qui se développe au sein de la zone d'observation 1 de la rue Athinas un lundi, un mercredi et un vendredi pendant des créneaux horaires le matin et en fin de journée (Source : cartes réalisées par l'auteur sur des observations faites sur le terrain et à l'aide du logiciel Illustrator)

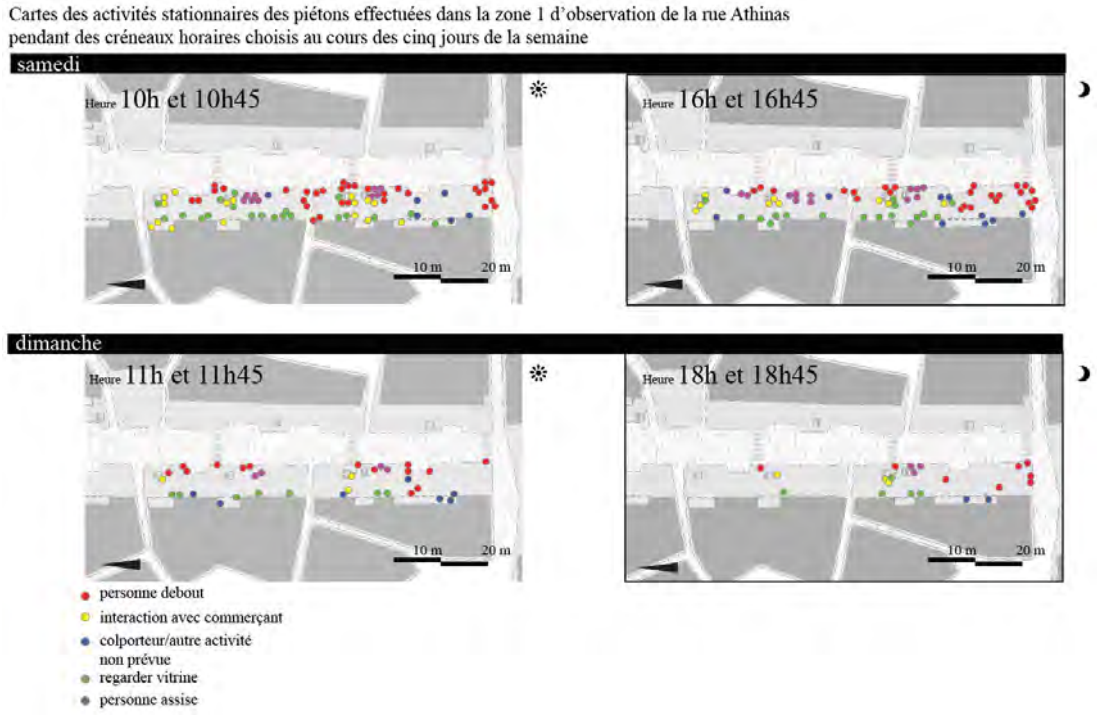


Figure 49 : Retranscription sur un fond de carte du type d'activité stationnaire qui se développe au sein de la zone d'observation 1 de la rue Athinas un samedi et un dimanche pendant des créneaux horaires le matin et en fin de journée (Source : cartes réalisées par l'auteur sur des observations faites sur le terrain et à l'aide du logiciel Illustrator)

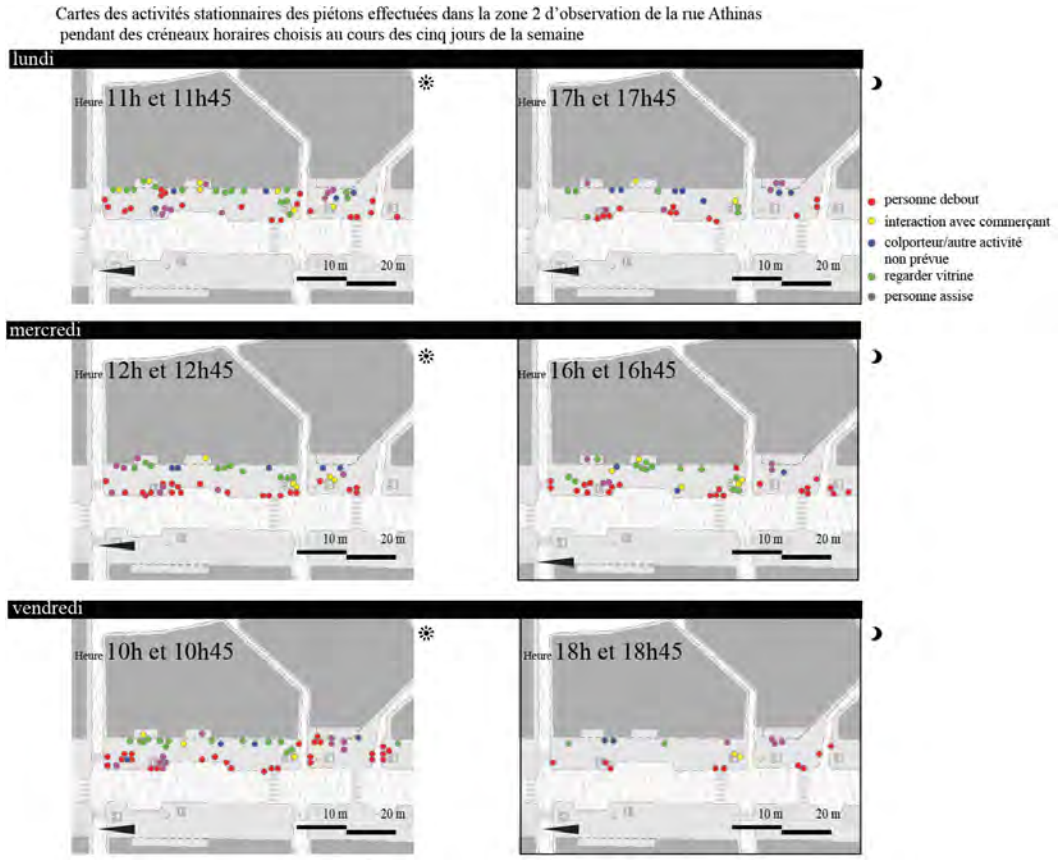


Figure 50 : Retranscription sur un fond de carte du type d'activité stationnaire qui se développe au sein de la zone d'observation 2 de la rue Athinas un lundi, un mercredi et un vendredi pendant des créneaux horaires le matin et en fin de journée (Source : cartes réalisées par l'auteur sur des observations faites sur le terrain et à l'aide du logiciel Illustrator)

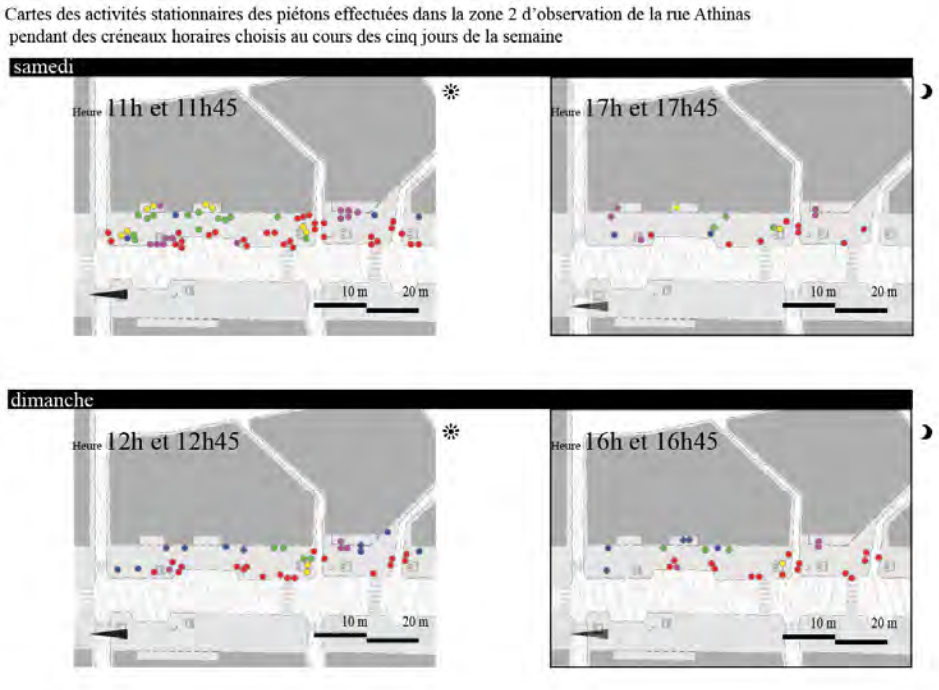


Figure 51 : Retranscription sur un fond de carte du type d'activité stationnaire qui se développe au sein de la zone d'observation 2 de la rue Athinas un samedi et un dimanche pendant des créneaux horaires le matin et en fin de journée (Source : cartes réalisées par l'auteur sur des observations faites sur le terrain et à l'aide du logiciel Illustrator)

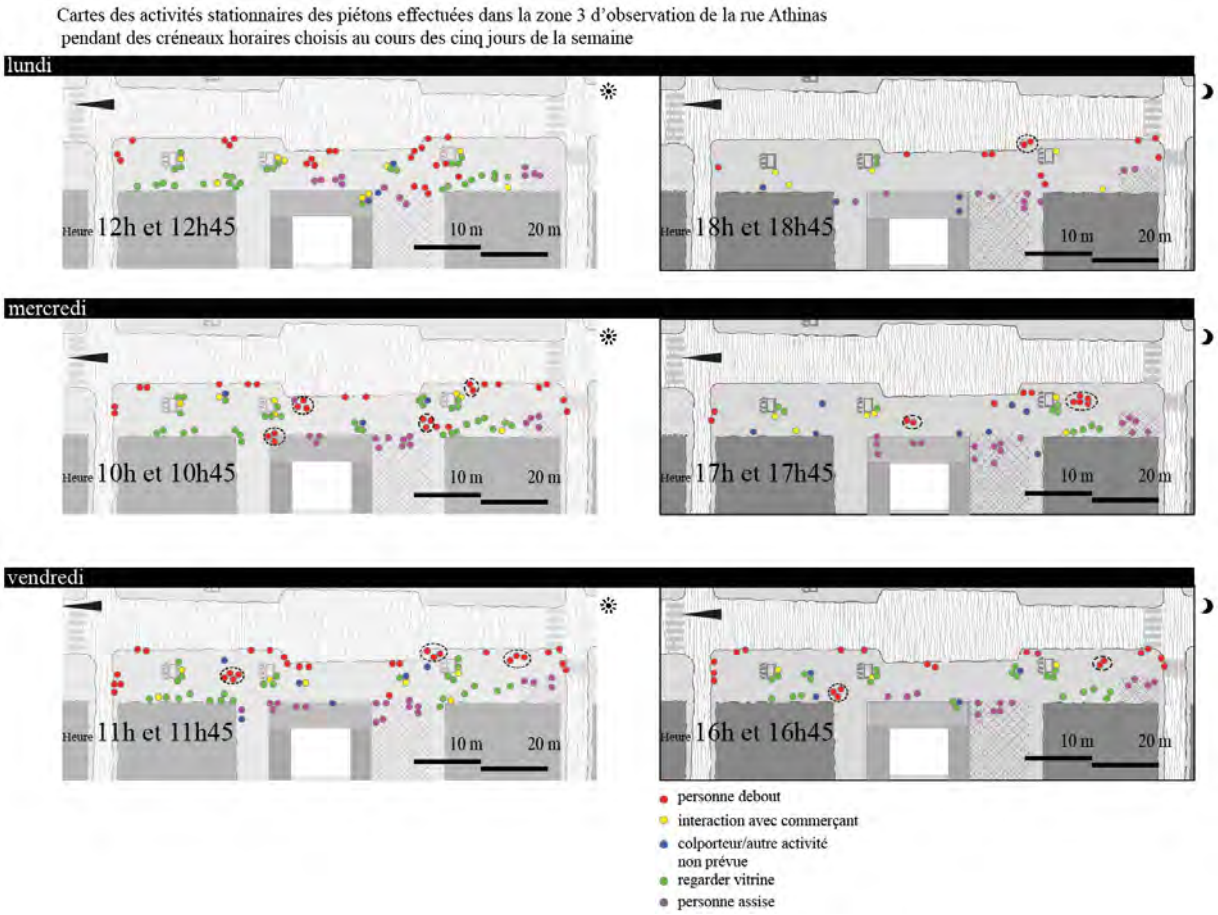


Figure 52 : Retranscription sur un fond de carte du type d'activité stationnaire qui se développe au sein de la zone d'observation 3 de la rue Athinas un lundi, un mercredi et un vendredi pendant des créneaux horaires le matin et en fin de journée (Source : cartes réalisées par l'auteur sur des observations faites sur le terrain et à l'aide du logiciel Illustrator)

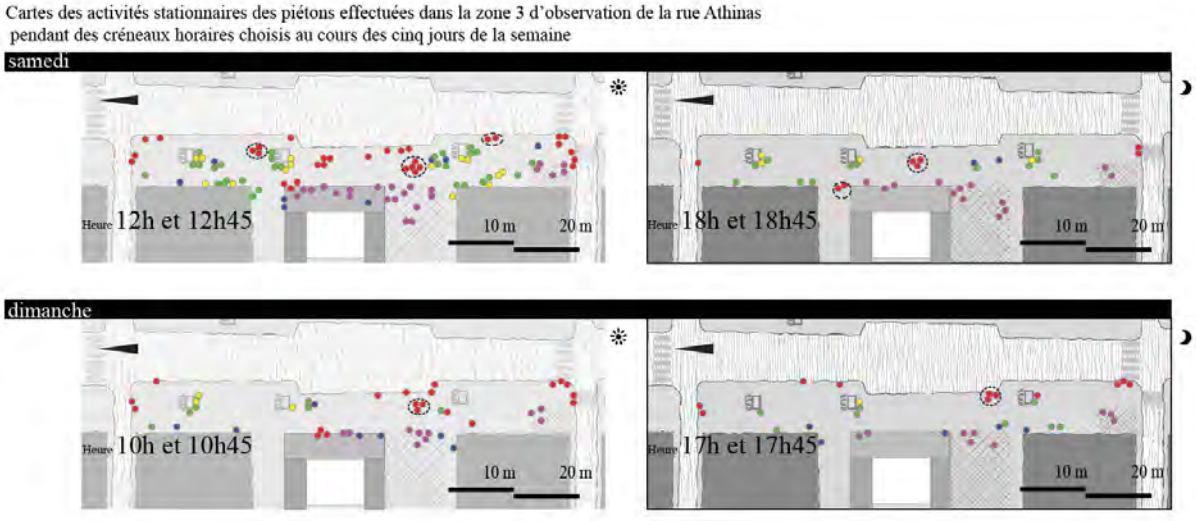


Figure 53 : Retranscription sur un fond de carte du type d'activité stationnaire qui se développe au sein de la zone d'observation 3 de la rue Athinas un samedi et un dimanche pendant des créneaux horaires le matin et en fin de journée (Source : cartes réalisées par l'auteur sur des observations faites sur le terrain et à l'aide du logiciel Illustrator)

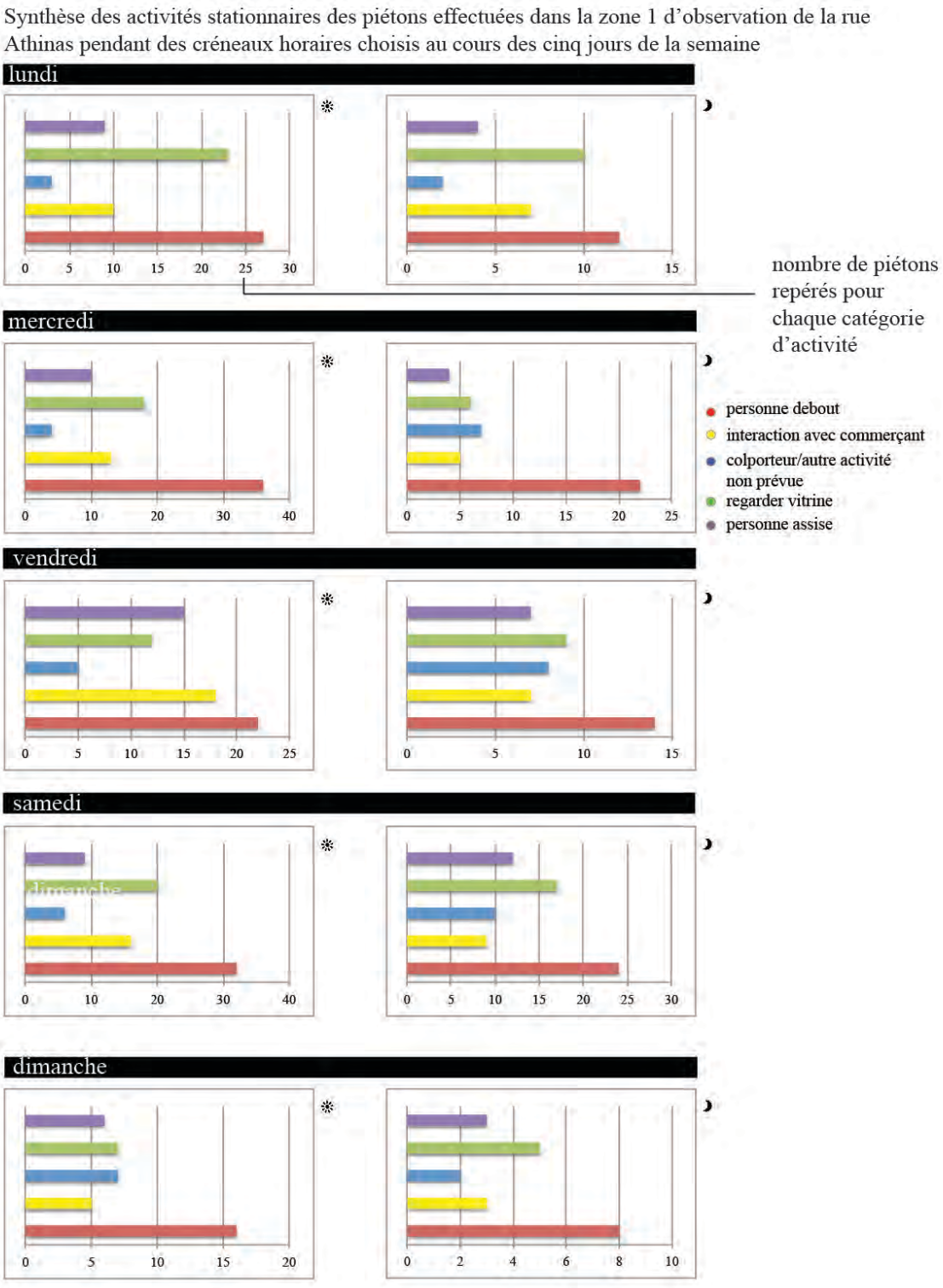


Figure 54 : Tableaux synthétisant le nombre des piétons observés effectuant un certain type d'activité stationnaire au sein de la zone d'observation 1 de la rue Athinas (cinq couleurs différentes) pendant les créneaux horaires d'observation chaque jour (Source : tableaux réalisés par l'auteur sur des comptages effectués pendant les observations des activités des piétons dans le lieu)

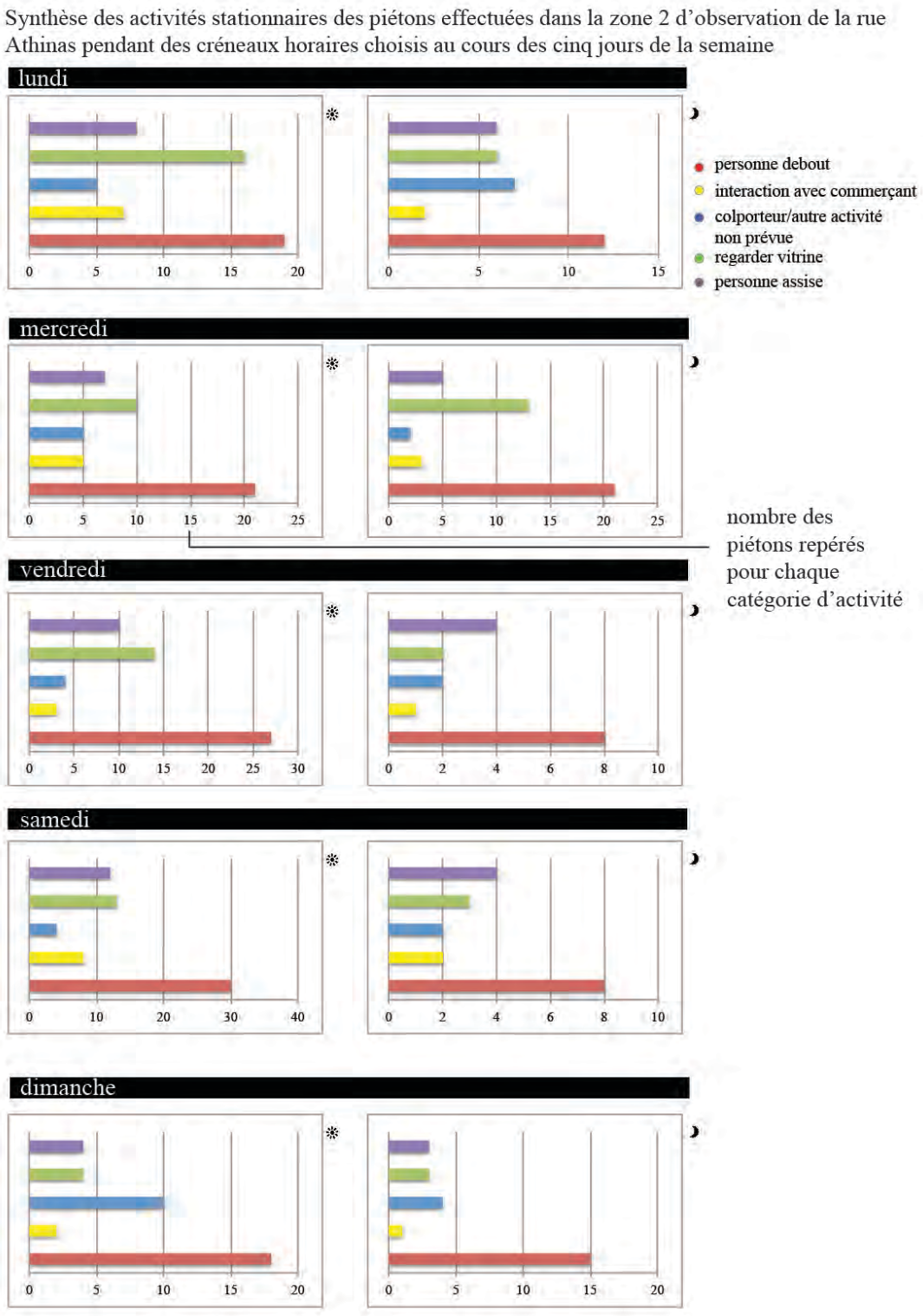


Figure 55 : Tableaux synthétisant le nombre des piétons observés effectuant un certain type d'activité stationnaire au sein de la zone d'observation 2 de la rue Athinas (cinq couleurs différentes) pendant les créneaux horaires d'observation chaque jour (Source : tableaux réalisés par l'auteur sur des comptages effectués pendant les observations des activités des piétons dans le lieu)

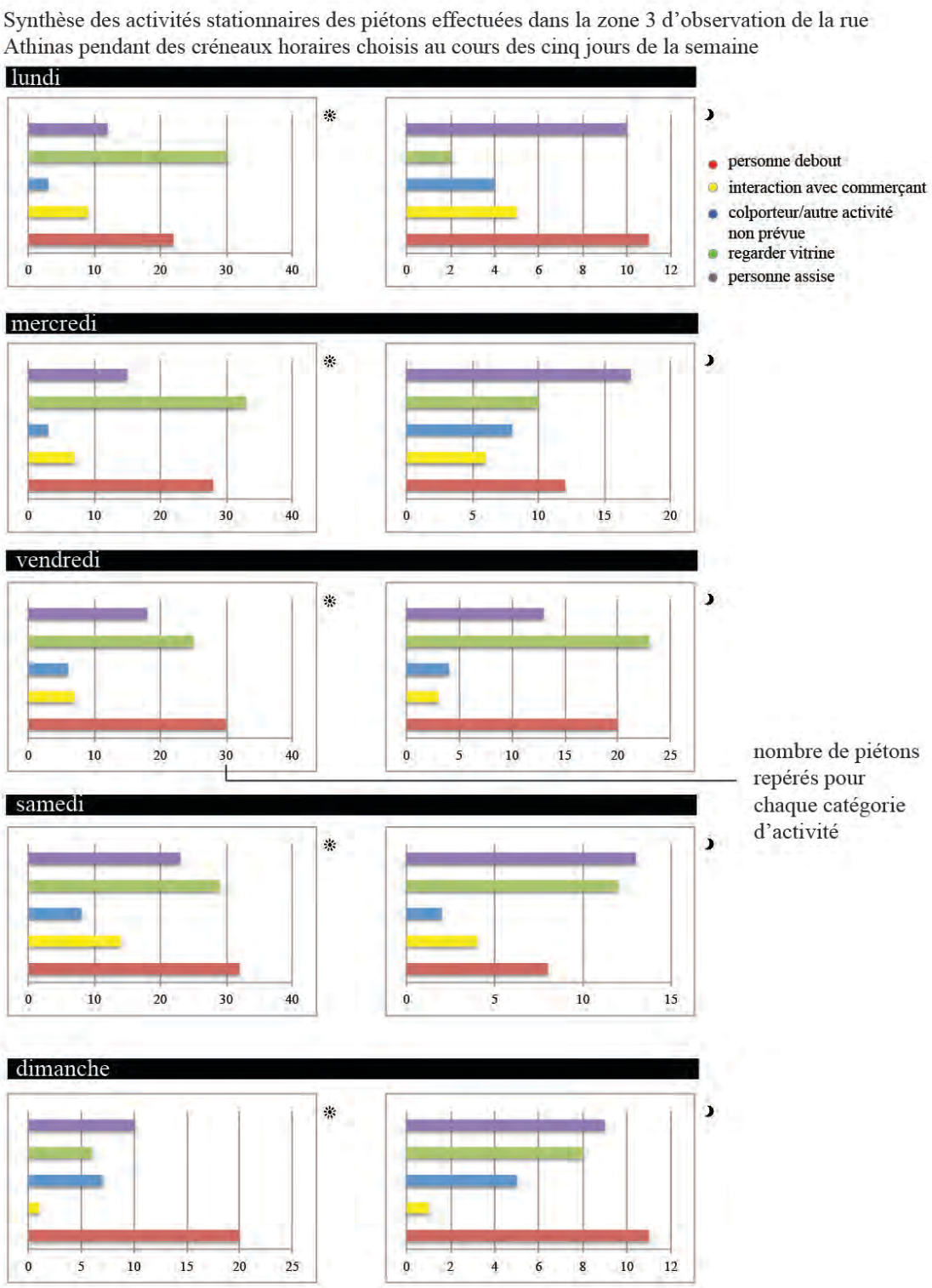


Figure 56 : Tableaux synthétisant le nombre des piétons observés effectuant un certain type d'activité stationnaire au sein de la zone d'observation 3 de la rue Athinas (cinq couleurs différentes) pendant les créneaux horaires d'observation chaque jour (Source : tableaux réalisés par l'auteur sur des comptages effectués pendant les observations des activités des piétons dans le lieu)

Image 110 : La pléthore des arcades tout le long de la rue Athinas augmente la surface du mouvement du piéton sur les trottoirs, mais crée surtout une transition visuelle et fonctionnelle entre l'espace de la rue et l'intérieur des commerces. Ces arcades protégées ont plusieurs rôles, celui d'une vitrine proche du regard du passant qui se meut loin de la vitrine du magasin, et s'inscrivent dans le caractère du commerce qui se développe dans la rue. Les nombreux magasins d'outils et de commerce de gros exploitent l'espace sous les arcades pour disposer leurs produits. Les arcades étant un seuil entre l'espace privé du magasin et l'axe de circulation intense sur le trottoir, offrent un terrain propice à la discussion et à la négociation (Source : photo prise par l'auteur en 2013 et retouchée à l'aide du logiciel Photoshop)

Image 111 : L'espace du trottoir, malgré sa linéarité, offre au passant plusieurs ancrages visuels permettant le développement d'autres activités. L'axe central du mouvement est bordé des deux côtés par deux zones ayant chacune son propre rôle. Du côté de la rue, une zone de plantation d'arbres, des aménagements de pauses minute de camions, des stations de bus, des kiosques et des stationnements de motos, crée une barrière qui pousse le piéton à marcher vers les rez-de-chaussée. Cette barrière est toutefois très perméable et permet de nombreuses activités stationnaires telles que la formation d'un groupe pour une discussion spontanée ou l'observation lente d'un produit accroché à un arbre, ou même la lecture d'un journal accroché à un kiosque (Source : photo prise par l'auteur en 2013 et retouchée à l'aide du logiciel Photoshop)

Image 112 : La présence des nombreux colporteurs dans la rue Athinas, crée une ambiance conviviale et moins *lisse* que la plupart des axes touristiques aménagés du centre-ville. En effet, certains de ces colporteurs s'y trouvent depuis des années et ont leur propre clientèle. Installés aux mêmes endroits, ils sont des points de repère pour les passants et les habitués de la rue. Les étalages de colporteurs varient, ainsi que la manière dont ils s'approprient l'espace du trottoir. Ce qui semble être la règle, c'est qu'ils s'installent à proximité des points où il y a une présence intense de piétons (sorties de métro, coins des rues, à côté des kiosques à journaux) (Source : photo prise par l'auteur en 2013 et retouchée à l'aide du logiciel Photoshop)

Image 113 : Dans certaines parties de la rue, la circulation est très intense sur les trottoirs aux heures où les commerces sont ouverts. Les piétons semblent être particulièrement capables d'auto-régler sur place leurs mouvements et de gérer des situations de congestion. Le plus souvent les piétons forment spontanément deux axes de mouvements, l'un pour ceux qui se déplacent du sud au nord, et l'autre pour ceux qui vont du nord au sud. Les piétons, même s'ils sont pressés, ont toujours un grand degré d'ancrage par rapport à ce qui se passe aux rez-de-chaussée. Il existe une sorte d'ancrage visuel constant avec les vitrines des commerces, les étalages et les autres piétons arrêtés devant les magasins. Tout au long de cette observation continue, un piéton s'arrête quand quelque chose attire sont intérêt, ça peut être un autre piéton observant un produit, une marchandise ou même une discussion à l'entrée d'un commerce (Source : photo prise par l'auteur en 2013 et retouchée à l'aide du logiciel Photoshop)

Image 114 : Le stationnement des motos est prévu dans des endroits spécifiques le long de la rue. Toutefois, en face du marché Varvakeios, le stationnement occupe une grande partie de la chaussée et plusieurs motos se garent illégalement sur les trottoirs. L'usage de l'espace public est plus intense dans certaines parties de la rue Athinas, mais l'aménagement ne semble pas avoir tenu compte des différents besoins d'usage de la rue. Ainsi, en face du marché Varvakeios, où se rend un grand nombre de piétons, l'espace du trottoir est occupé par les motos sans offrir la possibilité d'une assise temporaire aux personnes portant des sacs avec les courses (Source : photo prise par l'auteur en 2013 et retouchée à l'aide du logiciel Photoshop)

Image 115 : Dans plusieurs cas le mouvement du piéton est obligatoirement canalisé dans une zone restreinte entre les étalages étendus des commerces aux rez-de-chaussée et les étalages déployés par les kiosques à journaux. Malgré la linéarité d'Athinas, le piéton se déplaçant sur les trottoirs n'a jamais une perspective ininterrompue jusqu'à la fin de la rue. Cela supprime toute monotonie, intensifie l'aspect de surprise et d'intérêt, et tranforme la rue en un espace qui est directement *découvert* par le passant. Les éléments sur le trottoir encombrant le mouvement des piétons offrent en même temps une variété à l'espace, stimulent l'intérêt du passant et favorisent des activités stationnaires multiples au sein du lieu public (Source : photo prise par l'auteur en 2013 et retouchée à l'aide du logiciel Photoshop)

Image 116 : La pluplart des rez-de-chaussée de la rue Athinas sont occupés par des commerces de gros. Des outils, des matériaux pour le jardinage ou industriels, des peintures et des produits alimentaires en vrac sont présentés dans des paniers et sur des stands entre les colonnes des arcades, obligeant le piéton à faire un mouvement en forme de zigzag. Les produits exposés sous les arcades contribuent à l'intensification du caractère particulier de la rue Athinas qui ressemble plus à un bazar linéaire, la distinguant ainsi des autres rues commerciales du centre historique (Source : photo prise par l'auteur en 2013 et retouchée à l'aide du logiciel Photoshop)

Image 117 : Athinas est conçue comme une rue de passage, de *strolling*, mais pas de pause pour les piétons. Les endroits où un passant peut s'asseoir sont rares. Il n'y a pas de bancs sauf sur la petite place en face du marché Varvakeios. Les bancs des stations de bus permettent aux passants avec leurs courses de s'arrêter quelques minutes pour se reposer. Pendant les heures de pointe certaines stations de bus sont encombrées de gens qui sont obligés d'attendre longtemps à cause des embouteillages dans les rues du centre. Les piétons sont très inventifs en cas de besoin et font preuve d'une forte adaptabilité à l'espace public. Plusieurs éléments du mobilier urbain sont utilisés ainsi temporairement pour s'asseoir. Lorsque l'attente augmente, la station de bus, espace initialement conçu pour une fonction spécifique, devient un lieu de socialisation (Source : photo prise par l'auteur en 2013 et retouchée à l'aide du logiciel Photoshop)

Image 118 : Les restaurants de kebab à côté du marché aux poissons et les terrasses qui se déploient sur le trottoir. La restauration est un usage très rentable dans la rue. Toutefois, plusieurs rez-de-chaussées ne sont pas occupés (Source : photo de l'auteur prise en 2014)

Image 119 : Ces dernières années, de nouveaux types de commerces sont apparus dans la rue. Des articles *à un euro* et des marchandises importées concurrencent les magasins et l'artisanat qui se trouvent dans la rue depuis longtemps. Ces nouveaux commerces imposent dans la rue leur propre esthétique aussi au niveau de la décoration des vitrines (Source : photo de l'auteur prise en 2014)

Image 120: Au cours de son déplacement sur le trottoir de la rue Athinas, le passant rencontre des colporteurs vendant des objets curieux de cuisine, ainsi que des panneaux promouvant les marchandises des commerces aux rez-de-chaussée. Les bas prix et l'origine locale des produits sont deux valeurs recherchées par la clientèle fidèle de la rue (Source : photo de l'auteur prise en 2014)

Image 121 : L'espace du trottoir dans une grande partie de la rue Athinas va au-delà d'un espace de circulation, il est également un lieu d'échange intense – visuel et social – entre les piétons et l'environnement (Source : photo de l'auteur prise en 2014)

8.4 La marche omniprésente, des lieux informels

La vie dans l'espace public est formée par trois forces culturelles[2817]: fonctionnelles, sociales et symboliques. Les piétons se meuvent en essayant de satisfaire certains intérêts, dont le premier consiste à avoir un accès facile aux lieux. Comme nous l'avons vu précédemment, leurs pratiques dans l'espace public sont ordonnées par des symbolismes que les lieux communiquent, ainsi que par l'interaction que chaque piéton a avec les autres passants. Herbert Gans dira qu'au cours de la transformation de l'espace naturel en un phénomène social, les piétons jouent un rôle primordial car ils dictent des frontières et ils attachent des significations à ce lieu[2818]. Qu'est-ce un lieu ? Se demanderont souvent les chercheurs[2819], car même en prononçant son nom, certaines images et émotions viennent à l'esprit. Doreen Massey constatait : *The identity of places, indeed the very identification of places as particular places is always temporary, uncertain and in process*[2820]. Les autorités annoncent très souvent qu'assurer une vie publique intense est un des objectifs primordiaux des projets d'aménagement. Toutefois, souligne Michael Brill, ce que chaque acteur entend par le terme *vie publique intense* est moins souvent décrit en détail[2821].

En essayant de définir ce que font les espaces publics, nous les décrirons comme des lieux accessibles à tous et à tout moment[2822]. Cependant, cette définition semble être insuffisante lorsqu'on tente de comprendre ce que font réellement les lieux publics ; la place *Omonoia* et la rue *Athinas.* Les autorités locales décrivent les lieux en se basant approximativement sur des images et sur un vocabulaire *figés* par rapport à ce qui est considéré comme la qualité d'un espace public ; tant la rue que la place sont décrites, soit positivement comme des lieux centraux, soit négativement comme des lieux avec des problèmes de congestion, de déclin et de désordre. Même si la rue Athinas est connue pour son paysage hétéroclite, peu de recherches ont tenté d'examiner les origines et les caractéristiques de cette ambiance particulière de la rue. L'État vise à rétablir les qualités *perdues* des lieux en cherchant ces dernières dans des formes du passé. Toutefois, les observations ont pu révéler que la vie publique et les activités déployées actuellement sur les deux espaces méritent d'être prises en compte au cours de la procédure d'aménagement. Comme Doreen Massey remarque[2823], y a-t-il une multiplicité de manières de lire un lieu en observant ses usages ? La variété et l'abondance d'usages concernant Omonoia et Athinas, révèlent que les lieux ne sont pas forcément menacés par le déclin et qu'ils ne nécessitent pas toujours d'être aménagés selon une idée ou un plan qui est jugé comme idéal. Malgré la critique faite au sujet du fonctionnement efficace ou de l'image de ces deux lieux, ils sont réussis au niveau de certaines fonctions et ils sont aimés par de nombreux habitants. Si *Omonoia* donne l'impression d'une place vide et *Athinas* d'une rue chaotique, ces caractérisations ne répondent pas à leur réalité.

Les observations ont montré que ces lieux, considérés comme problématiques et nécessitant des réformes, présentent une vie pédestre très active. À un moment où de nombreux espaces publics dans le centre sont *dotés* de programmes de *nettoyage*, d'*amélioration* et de mise à niveau, *Omonoia* et *Athinas* témoignent d'une autre facette de la vie pédestre du centre qui ne peut être considérée comme ayant moins d'importance. Ces lieux sont

[2817] CARR, S., (eds.), *Public space*, *op.cit.*
[2818] GANS, H.J., « The sociology of space, a use-centered view », *op.cit.*
[2819] MONNET, J., « La symbolique des lieux. Pour une géographie des relations entre espace, pouvoir et identité », *op.cit.*
[2820] MASSEY, D., « Places and their pasts », *History Workshop Journal,* vol. 39, no. 1, 1995, pp. 182-192
[2821] BRILL, M., « An ontology for exploring urban public life today », *Places*, vol. 6, no. 1, 1989, pp. 24-31
[2822] NISSEN, S., « Urban transformation from public and private space to spaces of hybrid character », Sociologický časopis/Czech Sociological Review, vol. 44, no. 6, 2008, pp. 1129-1149
[2823] MASSEY, D., « Places and their pasts », *op.cit.*

particulièrement importants par rapport à leur symbolique ; ils n'offrent pas seulement des données aux concepteurs qui voudraient étudier davantage le caractère des lieux historiques athéniens, ils sont aussi des terrains dotés d'un cadre riche pour une compréhension plus approfondie de la marche. Ils sont enfin parmi ces rares lieux du centre dont l'identité n'est pas fixe car elle est soumise à une négociation constante : d'une part, les autorités y testent des interventions moins radicales car elles hésitent à modifier la vie existante, et d'autre part, les piétons mettent en question à travers leurs pratiques les choix des aménageurs ou montrent d'autres alternatives d'utilisation de l'espace. L'existence d'une vie sociale si diversifiée représente un moyen de contrôle du caractère public du lieu, et un instrument d'évaluation constante des projets et des études annoncés par le pouvoir public.

Jusqu'à présent, la fonction et le paysage de la place Omonoia et de la rue Athinas sont *analysés* à un niveau monodimensionnel, soit par les personnes du secteur public, soit par des élites d'intellectuels. Les acteurs suivent des méthodes largement répandues pour classifier les usages des lieux en zones pour s'asseoir, pour la vue, pour la circulation, etc.[2824]. Le rôle des espaces publics a toujours été plus ou moins lié à une certaine fonction (symbolique, religieuse, circulatoire)[2825]. La taille des villes est telle, qu'il est pratiquement impossible que chaque lieu public couvre tous les besoins de la population. Comme Mitchell Dunieur le souligne : *Plusieurs actions qui semblent être non familières et non courantes dans certains lieux publics, sont vécues et filtrées en tant que telles par des classes aisées qui ont une relation complètement différente avec les espaces publics urbains*[2826]. Ainsi, une place sans restaurants ni lieux de récréation, peut être pleine d'échanges et d'opportunités de survie pour certains groupes d'usagers. Malgré le fait que le paysage d'Athinas puisse être décrit comme *sale* et *encombré*, la rue est un lieu aimé par de nombreux Athéniens qui y combinent leurs courses avec un café entre amis.

La coexistence de différents groupes ethniques et sociaux dans les deux endroits, fait en sorte qu'ils ne soient pas utilisés d'une manière unique. Irwin Altman[2827] avait déjà observé que les trottoirs présentant une variété dans la manière et le degré dont ils sont appropriés, sont des lieux publics particulièrement accueillants. Tant Omonoia qu'Athinas se trouvent au cœur des flux pédestres et véhiculaires intenses, sans créer pour autant une asphyxie dans l'espace et sans empêcher le déploiement de nombreux usages. Comme Robert C. Ellickson le suggère[2828], les espaces publics doivent être variés (dans leurs usages) afin d'être optimaux socialement. Contrairement à une pensée qui persiste à l'époque moderne, selon laquelle l'ordre social doit être assuré à travers une ségrégation spatiale stricte des activités[2829], la vie sur les trottoirs d'Athinas et d'Omonoia, montre qu'un certain équilibre social peut exister dans une division moins sévère de l'espace.

Les parvis encombrés d'Omonoia et d'Athinas sont une mosaïque de nombreuses niches d'activités qui présentent parfois des ambiances conflictuelles entre elles. Cela n'empêche pas un voisinage réussi. La coexistence des

[2824] HUANG, S.-C.L., « A study of outdoor interactional spaces in high-rise housing », *Landscape and urban planning*, vol. 78, no. 3, 2006, pp. 193-204
[2825] POZO, A.G., « Public open spaces. Flexibility of their uses in historic and vernacular environments », *ICOMOS Monumentum*, vol. XVIII-XIX, 1979
[2826] DUNEIER, M., *Sidewalk*, New York : Farrar, Straus and Giroux, 1999 et notamment p. 315
[2827] ALTMAN, I., « The environment and social behavior. Privacy, personal space, territory, and crowding », Monterey, California : Brooks/Cole, 1975
[2828] ELLICKSON, R.C., « Controlling chronic misconduct in city spaces. Of panhandlers, skid rows, and public-space zoning », *Yale Law Journal*, vol. 105, no. 5, pp. 1165-1248
[2829] LOFLAND, L., « The problematic world of strangers », In L. Lofland (eds.), *A world of strangers. Order and action in urban public space,* New York : Basic Books, 1973, pp. 3-23

usages hétérogènes cultive un autre type d'ordre social et d'équilibre qui se trouve à l'interstice de compromis et de désobéissances. Un vendeur peut ainsi sortir ses étalages sur la voie publique temporairement et entraver le trajet du piéton, et les commerçants peuvent déplacer les motos stationnées qui empêchent le passage de clients devant leurs commerces. Cette liberté d'agir dans l'espace le transforme en un lieu où des choses peuvent arriver (*where things might happen)*[2830] . Le lieu est considéré comme commun et personnel à la fois, ce qui lui fournit un cadre riche d'usages et de paysages qui alimente l'activité pédestre. En suivant le constat de Timothy A. Simpson, la plus-value d'Omonoia et d'Athinas se trouve dans le caractère non prévu et modulable de ces lieux.

Au-delà des raisons générales du mouvement, les trajets linéaires à Athinas et circulaires à Omonoia, l'observation de la marche à une micro-échelle montre que cette dernière est riche en rythmes, en comportements et en tracés. Cette richesse est fortement dépendante de l'environnement à proximité des pas du piéton. Le fait que les deux espaces n'aient pas de limites d'usage très marquées sur le sol, donne aux habitués une grande liberté pour occuper l'espace selon leurs besoins temporaires en devenant acteurs dans la formation de son caractère. Ricard Sennett rappelle que dans une ville qui n'appartient à personne, les habitants cherchent plus facilement et plus passionnément à laisser leurs traces dans l'espace[2831]. La présence dans ce dernier de différents objets fixes ou mobiles entraîne une réadaptation constante de la trajectoire du piéton. Si cela est considéré *a priori* comme gênant, les observations ont montré des cas où ces changements sont des occasions pour que le piéton renouvelle son attention dans l'espace physique, et pour créer d'autres usages de l'espace. Les trottoirs des deux endroits examinés, ne sont pas seulement des espaces de circulation, mais surtout des lieux de travail et de socialisation entre les habitants.

L'ambiance spéciale de la rue Athinas s'impose aux activités commerciales et vice versa. En faisant de la rue leur espace familier, tant les visiteurs que les commerçants donnent leur propre signification à cet espace public particulier : ils revendiquent d'appartenir à un espace communautaire géré par ses propres règles. Dans le cas des espaces commerciaux qui sont des lieux publics réussis, souligne Elijah Anderson, toute la vie semble tourner autour d'un but commun : la prospérité du commerce[2832]. Le profil et la décoration des lieux de restauration sont ainsi *adaptés* aux pratiques de la rue, dont les cafés et les tavernes sont aussi des endroits fréquentés par des *gens du quartier*[2833]. La présence des tables sur une zone restreinte du trottoir fait que les cafés dépendent étroitement du spectacle déployé sur ce dernier. Les tables sont placées de telle sorte qu'elles regardent toujours les flux des piétons sur le trottoir. Jan Oosterman souligne : *The entertaining force of the streets is the main attraction of the sidewalk cafe*[2834]. Au-delà de leur fonction *officielle*, les cafés jouent un rôle primordial dans l'espace public, souligne Oosterman, car ils permettent une rencontre accidentelle. Au sein des zones observées dans la rue Athinas, la présence des cafés crée des centralités d'usages stationnaires qui nourrissent l'ambiance du lieu. Leur particularité réside dans le fait qu'ils ne constituent ni des destinations ni des usages prépondérants du lieu ; ce sont des points de brèves pauses pour les piétons qui sont, soit des passants, soit des clients réguliers de cette rue.

[2830] SIMPSON, T.A., « Streets, sidewalks, stores, and stories. Narrative and uses of urban space », *Journal of Contemporary Ethnography* 2000, vol. 29, no. 6, 2000, pp. 682-716 et notamment p. 695
[2831] SENNET, R., *The conscience of the eye. The design and social life of cities*, *op.cit.,* p. 247
[2832] ANDERSON, E., « The cospomolitan canopy », *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 595, 2004, pp. 14-31
[2833] Selon la phrase utilisée par le témoin 1 de la rue Athinas
[2834] OOSTERMAN, J., « Welcome to the pleasure dome. Play and entertainment in urban public space. The example of the sidewalk café », *Built environment*, vol. 18, no. 2, 1978, pp. 155-164 et notamment p. 161

La géographie radicale[2835] utilisera le terme *defensables* (défendables) pour décrire le fait que certains espaces publics sont utilisés, appropriés et gérés au-delà de l'action et de l'initiative publique. L'ambiance et la fonction de ce type de lieux ont une importance majeure dans le contexte actuel où la spontanéité dans le public est de moins en moins permise et où les formes bâties sont de plus en plus introverties[2836]. Au plus un lieu accueille un mélange d'activités et de personnes, au plus il crée des *opportunités* d'interaction sociale[2837] en forgeant son caractère réellement public.

Dans le cas d'Omonoia et d'*Athinas*, la marche se nourrit d'une structure spatiale et sociale peu formelle. La vie des espaces publics s'alimente de ce qui se passe à l'interstice des espaces privé et public. Le public n'est pas considéré comme une chose appartenant à tous d'une manière abstraite. À l'inverse, la place et la rue semblent ne pas appartenir à tous, mais en même temps elles ne sont que très intensivement appropriées par certains. Les deux lieux offrent la liberté d'être utilisés de plusieurs manières, d'une part, cette liberté est considérée par certains comme un abus du bien commun, et d'autre part, cette même liberté cultive le sentiment d'appartenance pour d'autres. Les usages et les pratiques non *désirées* ou non *approuvées* par le pouvoir central, font que les lieux publics soient souvent victimes d'un jugement ; ils doivent alors prouver qu'ils s'alignent aux pratiques spécifiques réglementées, ou aux pratiques médiatisées comme étant *normales*[2838]. Toutefois, le caractère et l'ambiance d'un lieu sont alimentés aussi par une série de pratiques et de comportements qui se trouvent à la frontière de ce qui est permis et de ce qui ne l'est pas. Henry Shaftoe[2839] insiste sur l'idée que les lieux publics sont imprégnés par la temporalité de nos pratiques. Pour lui, le fait que les espaces publics puissent être non prévisibles et puissent héberger à un moment donné la déviance, ne les rend pas dangereux dans leur ensemble. Shaftoe soulignera que le défi pour les aménageurs est de considérer l'espace public comme une réalité dynamique, adaptable et non figée autour des usages spécifiques.

Les observations de la vie pédestre à Omonoia et à Athinas, ont révélé que ce qui caractérise le plus les pratiques des piétons – quand ils sont en mouvement ou stationnés –, c'est l'improvisation. Cette improvisation est le résultat du besoin du marcheur de s'adapter aux stimuli externes, mais elle est aussi un choix conscient du piéton d'utiliser autrement ce que l'espace public fournit. Les piétons s'asseyent sur les potelets en attendant le bus, les commerçants utilisent des arbres pour accrocher leurs produits, les colporteurs s'approprient une partie des trottoirs pour leurs étalages, et les mendiants s'allongent à la sortie du métro en montrant un usage non conforme à l'espace public ; ils font preuve d'un usage informel d'un espace familier. Dans toutes les zones observées, nous avons pu noter que le piéton – tant debout, qu'en mouvement – arpente avec aise et imagination le micro-espace dont il dispose. Même des zones étroites favorisent l'interaction entre les passants et le fait que la pauvreté soit visible dans la rue, ne décourage pas les piétons à utiliser les trottoirs en partageant cet espace. Le bruit et le commerce sur les trottoirs crée un cadre dans lequel le piéton se sent à l'aise pour s'arrêter, essayer des produits, toucher ou parler avec des inconnus. Plus particulièrement, les mendiants et les commerçants forment une espèce de coexistence dans l'espace. Les premiers ne se sentent pas menacés par les deuxièmes et ils les aident souvent

[2835] NEWMAN, O., « Creating defensible space », Washington, D.C : U.S. Dept. of Housing and Urban Development, Office of Policy Development and Research, 1996
[2836] FORD, L., *The spaces between buildings*, *op.cit.*
[2837] FRANCIS, M., « Urban openspaces », In E.H. Zube and G.T. Moore (eds.), *Advances in environment, behavior, and design*, New York : Plenum Press, 1987, pp. 72-106
[2838] ΣΤΑΥΡΙΔΗΣ, Σ., « Οι δρόμοι της μεγαλούπολης ως αμφισβητούμενοι χώροι », In *Αμφισβητούμενοι χώροι στην πόλη,* Αθήνα : Αλεξάνδρεια, 2010, pp. 59-75
[2839] SHAFTOE, H., *Convivial urban spaces. Creating effective public places, op.cit.*, et notamment p. 45

à sentir qu'être dans la rue est un destin commun. L'ambiance d'informalité que l'on retrouve dans les négociations commerciales attire les piétons qui restent devant les vitrines. Ils entament des discussions avec des commerçants et ils n'hésitent pas à bien examiner les produits avant l'achat. Ce type d'échange commercial qui se fait dans un espace plein de mouvements, de profils sociaux, de bruits et d'images différentes, permettent aux passants de s'ancrer dans l'espace et de le sentir plus personnel.

Une observation des *empreintes* des comportements sur les cartes de restitution de chaque zone, nous a conduits à constater que l'intensité de l'usage est en corrélation avec les possibilités offertes par l'espace physique. La complexité de l'espace public, souligne Stavros Stavridis, peut avoir une signification positive lorsqu'il y a un mélange et une variété d'éléments physiques et de comportements. Stavridis décrit ce type de lieux comme des lieux poreux[2840], dont l'usage est constamment négocié et défini, et où la marche devient une pratique particulièrement *ancrée* dans le lieu. La contestation du *statu quo* de chaque espace public, dira-t-il, est nécessaire pour dépasser les préjugés sociaux et cultiver un esprit critique face au devenir de l'espace public. De plus, l'usage et le frottement avec un lieu, qui se fait à travers un processus de contestation et d'appropriation, conduit le marcheur à s'immerger dans celui-ci et à former sa propre opinion sur lui :

> *Je n'aurais jamais cru que je resterais ici pour faire une pause... ce n'est pas si terrible que ça finalement... bien sûr il ne fait pas chaud, mais je n'avais jamais pensé que d'ici, il y aurait une si belle vue sur l'acropole.* [Témoin 3]

Comme les observations l'ont montré, la caractérisation de la place comme *vide* et de la rue comme *chaotique* ou *authentique* ou *mixte*, ne décrivent qu'une dimension de la vie pédestre au quotidien. L'aménagement, dira Gil Doron, utilise très souvent des termes rigides pour caractériser des lieux et convaincre du besoin de leur transformation : *It seems like the planners and architects were even more anxious about these wastelands than the résidents who lived next to them*[2841]. Cependant, les lieux sont des condenseurs d'un double processus : ils promeuvent des pratiques qui dépassent les imaginaires produits *ad hoc*, et ils incitent les personnes à dépasser leurs propres jugements sur les lieux. Kathleen Kern affirme que les espaces publics sont les derniers domaines où la possibilité de communiquer n'est pas une chose achetée ou vendue[2842]. Beaucoup d'usages ou d'attitudes qui se produisent dans un espace public sont taxées de non appropriées ou de menaçantes par des personnes dont la position culturelle est différente de celle des utilisateurs[2843].

Les observations sur Omonoia et Athinas ont montré que la vie pédestre, même si elle est dessinée dans une certaine mesure *in vitro* par les aménageurs, elle est surtout formée *in situ* par les décisions des marcheurs. Cela fait de la marche un moyen par excellence de production du caractère de l'espace public. En suivant la thèse de Nancy Fraser qui parle des *counter publics*[2844], *Omonoia* et *Athinas* sont des terrains d'usages multiples par des publics divers, où se déploient des usages non conformes et décidés spontanément par la population. Contrairement aux espaces publics policés et convoités dans des zones périphériques des villes et qui sont le plus souvent

[2840] STAVRIDIS, S., « Heterotopias and the experience of porous public space », In K. Frank and Q. Stevens (eds.), *Loose space. Possibility and diversity in urban life*, London : Routledge, 2007, pp. 174-192
[2841] DORON, G. « The dead zone and the architecture of transgression », *City. Analysis of urban trends, culture, theory, policy and action*, 2000, vol. 4, no. 2, pp. 247-263
[2842] KERN, K., « Heterotopia of the theme park street », In M. Dehaene and L. De Cauter (eds.), *Heterotopia and the city. Public space in a postcivil society*, London : Routledge, 2008, pp.105-115 et notamment p.112
[2843] MACLEOD, G., WARD, K., « Spaces of utopia and dystopia: landscaping the contemporary city », *Geografiska Annaler*, 2002, vol. 84, no. 3-4, pp. 153-170
[2844] FRASER, N., « Rethinking the public sphere », In S. During (eds.) *The cultural studies reader*, London : Routledge, 2007, pp. 488-505

qualifiés par la bibliographie d'*informels* ou de frontaliers, l'importance majeure d'Omonoia et d'Athinas, c'est qu'elles se trouvent en plein cœur du centre historique de la ville. La crise de ces deux lieux, dont parle le pouvoir étatique, est liée à un abandon de l'aspect physique qui est jugé comme un fait inacceptable car il témoigne également d'une crise sociale et économique. Toutefois, comme d'autres personnes le soulignent, la vie sociale d'un lieu public ne peut pas vraiment disparaître, elle continue à exister en prenant simplement d'autres formes[2845]. Ainsi, est-il peu probable de parler d'une *vie normale* des espaces publics[2846]. La richesse de la marche dans le cas d'Omonoia et d'Athinas conduit à s'interroger sur la vie des lieux publics en tant que telle. Cette vie qui se forme quotidiennement, est un paysage collectif observable de l'extérieur, mais elle est surtout produite et perçue subjectivement par des personnes arpentant les lieux publics. Leurs comportements, leurs préférences, leurs aspirations, leurs habitudes et leurs espoirs appellent à être mis en avant.

[2845] PAPASTERGIADIS, P., « Traces left in cities » In L.Van Schaik and P. Lyssiotis (eds.), *Poetics in Architecture*, London : Architectural Design, 2002, pp.45-51
[2846] LANG, P.T., « Stalker on location », In K. A. Franck and Q. Stevens (eds.), *Loose space. Possibility and diversity in urban life*, London : Routledge, 2007, pp. 193-209

9. Parler en marchant : une expérience partagée de l'espace et du temps

Comment nous marchons est une question qui préoccupe plusieurs auteurs[2847]. Si au cours du deuxième chapitre nous avons observé le *comment*, en gardant un positionnement *en dehors de la marche*, ce chapitre sera consacré à examiner la marche *du dedans* : Comment les marcheurs perçoivent, sentent, comprennent, décrivent la marche ? En regardant celle-ci de l'extérieur, elle semble être une activité complexe car elle révèle un tas de comportements sur les choix, le tracé et l'interaction avec l'environnement. Pour celui qui l'exerce, la marche est un acte plutôt *naturel* presque automatique ; lorsque nous marchons, nous pensons à beaucoup de choses et très peu, voire pratiquement pas, à la marche en soi. Pour certains, elle est une nécessité, pour d'autres, un choix. Au-delà des raisons qui conduisent à marcher, une fois que cette activité est mise en route, le marcheur se trouve confronté à des choix rationnels ; nous préférons souvent le trottoir le plus large, ou la rue qui mène plus vite chez nous. Cependant, la marche est aussi un engagement *irrationnel* envers l'environnement. De fait, chaque marcheur est différent, et bien qu'il agisse dans un espace collectif, ses préférences et ses émotions lui sont propres et elles participent à la manière dont les lieux sont utilisés et vécus. Comprendre l'individualité du piéton et comment celle-ci trace son parcours, est l'objectif de ce chapitre. Un extrait du discours de Sandra Woods a été le point de départ de notre démarche : *The man is many. He has many occupations and preoccupations. He speaks with many tongues and holds too many ideals*[2848]. L'espace public est *aménagé* pour attirer les piétons, pour les guider, pour assurer le confort de ceux qui le traversent. Considérer le piéton comme un usager ou comme une unité mobile, guide les aménageurs à intervenir sur des lieux en essayant de couvrir les besoins de tous.

Cependant, pour examiner ce qui fait de la marche une action unique, il faut remonter à son origine, c'est-à-dire, à la personne qui l'exerce. Le marcheur, l'habitant, le touriste, le promeneur, le vieux ou le jeune sont les créateurs de leur itinéraire et les vrais inventeurs de la mobilité piétonne quotidienne dans la ville. Se focaliser sur l'individu nous permet également de nous éloigner des images figées sur des lieux publics du centre. Les rues de Psiri peuvent être pour certains *attractives*, et pour d'autres, elles ne sont qu'un paysage très touristique et artificiel. De la même manière, une voie piétonne dans le quartier de Plaka, peut aussi bien plaire à celui qui cherche un paysage animé, ou être évitée par celui qui la voit comme très bruyante. L'aménagement approche l'espace public destiné au piéton en se focalisant sur le lieu et non sur la marche, dans quelle mesure telle ou telle rue deviendront-elles accueillantes pour les piétons ? Cette approche est logique car elle permet de dresser un cahier de charges spécifique, mais elle n'est pas suffisante. Se centrer sur l'individu est une façon d'examiner simultanément la *marche* et le *lieu*, c'est-à-dire, d'analyser celle-ci comme une action effectuée dans un lieu qui n'est pas générique, mais qui est formé au fur et à mesure par des ambiances, des relations et des significations attribuées ou ressenties.

[2847] Voir à titre indicatif MINSHULL, D., *The vintage book of walking*, London : Vintage, 2000
[2848] WOODS, S.*, The man in the street. A polemic on urbanism*, *op.cit.*

9.1 Un regard participatif, la marche énoncée

Dans son ouvrage *Anthropololis*, l'urbaniste grec Konstantinos Doxiadis, souligne que l'interaction entre l'homme et son environnement n'est pas tant une question de dimensions, mais de *relations*[2849]. La marche ne se déroule pas seulement dans un espace *tangible*, mais davantage dans un espace de significations concrètes pour les personnes. C'est en marchant que l'espace se construit pour le marcheur, chaque lieu géographique, dira David Ley, est un *objet* pour un *sujet*[2850]. Ce qui pour l'aménagement peut être un lieu avec une qualité spécifique (voie piétonne, fonction touristique, etc.), pour le marcheur c'est une succession de qualités différentes et de réalités multiples. Le piéton peut ainsi admirer un balcon fleuri, être saisi par une voiture qui passe, s'énerver car une dalle est cassée, rencontrer un ami pour un café, avoir peur, ou se sentir seul, tout cela sur une longueur de quelques mètres. La marche est, dans ce sens-là, le moyen de compréhension de la ville et de positionnement personnel au sein d'un environnement physique impersonnel. C'est une action *faite* dans l'espace, mais aussi une action *de faire*. L'espace, pour le piéton, n'est pas perçu, mais expérimenté, disait Georges Matoré[2851]. À cet égard, la topographie de la ville présente deux réalités : la première est commune pour tous, elle est tracée par le relief, les bâtiments et les réseaux que le marcheur voit, évite ou traverse au cours de ses itinéraires. La deuxième est vécue et plus complexe à saisir ; au-delà des coordonnées polaires, l'espace a aussi des coordonnées somatiques qui sont des références que chacun interprète différemment et qui n'ont pas forcément deux dimensions[2852]. Elles dépendent des nécessités, des détours, des retards, des pensées[2853], des regrets, des anxiétés et des réjouissances qui caractérisent le mouvement du marcheur dans l'espace. Si la prépondérance du cartésianisme a marqué une grande partie de l'histoire du monde, ce dernier fut habité par la subjectivité. Le peintre György Kepes note par rapport à l'image perçue : *The experience of an image is thus a creative art of integration*[2854]. Chaque paysage acquiert ainsi une signification après une procédure d'intériorisation. Cela est très clair quand nous observons les images cartographiques des premiers explorateurs ou des cartes faites par les habitants voulant décrire leurs trajets urbains[2855].

Ce que l'habitant pense ou ressent intéresse – après la guerre – de plus en plus les acteurs. Les premières piétonisations faites dans les villes allemandes n'ont pas seulement pour objectif d'agir sur la morphologie ou l'économie des lieux, mais aussi sur la psychologie des passants[2856]. Un lieu a le pouvoir d'éveiller un sentiment d'espoir ou au contraire de déception, chez ceux qui s'y déplacent. Rendre un lieu animé, selon certains, n'est pas tant une question de dessin, que de retour de l'âme à la ville. La quête de l'âme de l'espace urbain préoccupera des poètes, des cinéastes et des chercheurs[2857]. Où existe-t-elle, et où est-elle absente ? Isaac Joseph parlera de la profondeur de l'espace urbain[2858] pour désigner la superposition de champs d'expériences et de récits de vie qui s'enchevêtrent dans l'espace physique. Chaque tentative pour alimenter la profondeur ou l'âme des espaces

[2849] DOXIADIS, C. A., *Anthropopolis. City for human development*, New York : W. W. Norton & Company Inc., 1974
[2850] LEY, D., *A social geography of the city*, New York : Harper & Row, 1983
[2851] MATORE, G., *L'espace humain*, Paris : Nizet, 1976
[2852] BURKITT, I., « The time and space of everyday life », *Cultural studies*, vol. 18 no. 2-3, 2004, pp. 211-227
[2853] SANDYWELL, B., « The myth of everyday life. Toward a heterology of the ordinary », *Cultural studies*, vol. 18, pp. 160-180
[2854] KEPES, G., *The language of vision*, Mineola, NY : Dover, 1995 [1944]
[2855] PINCHEMEL, Ph., « L'aventure géographique de la terre », Dans A. Bailly, P. Ferreas, D. Pumain (dir.), *Encyclopedie de géographie*, Paris : Economica, 1995, pp. 3-21
[2856] WACKERMANN, G., « Le vécu commercial en zones piétonnières européennes », *Annales de Géographie*, vol. 91, no. 506, 1982, pp. 454-462
[2857] BOLLENS, S. A., *City and soul in divided societies*, *op.cit.*
[2858] JOSEPH, I., « Voir, exposer, observer », *op.cit.*

publics au sein des démarches de l'aménagement, est également appelée à alimenter la complexité des activités, des habitudes, des expériences et des valeurs des personnes habitant la ville.

La marche est une procédure par excellence interrogatrice de l'espace. L'espace traversé n'est ni *bon* ni *vide a priori*. L'évaluation de ce dernier change selon les individus[2859], chaque espace *indifférent* au départ est susceptible de révéler son *âme* quand il est investi, contesté, habité ou traversé ; la marche est ainsi un ensemble d'expériences. Nous passons des rues congestionnées, aux rues indifférentes, familières, dangereuses, etc. Yi Fu Tuan affirme que ce n'est pas l'espace qui crée le mouvement, mais ce dernier qui génère le premier. De plus, chaque pause au cours de notre mouvement peut transformer l'espace impersonnel en *lieu*. Marc Dumont se demande : *Qu'est-ce que signifie familiariser sinon « maîtriser par corps » ?*[2860] C'est donc à travers nos attitudes et nos manières de marcher que nous faisons les lieux, ils se créent parce que les gens les localisent et surtout parce qu'ils s'y localisent[2861]. La complexité de la relation entre la *marche* et l'*espace traversé* ne peut être approchée uniquement par des notions de perception ou de comportement.

Nous utiliserons le concept d'expérience – utilisé déjà dans d'autres travaux sur la marche[2862] – pour cerner de manière plus pertinente l'interaction personnelle et subjective du piéton avec l'espace. Cette notion part du constat que les environnements où nous vivons et où nous passons du temps affectent notre existence et le devenir de notre caractère. L'expérience n'est pas seulement un sentiment du moment, elle se nourrit des sensations et des vécus et elle transcende nos pensées et nos réactions. Cependant, l'expérience échappe à une définition claire ; Tony Hiss la définit comme *Un mécanisme absorbant tout ce qu'il peut de l'extérieur*[2863]. Elle englobe nos sens, mais aussi nos émotions, nos souvenirs, notre inconscient. L'expérience, dit Ferdinand Alquié, *Indique le contact formateur du moi avec les choses […] sans distinguer ici la passion de l'action, ce qui vient du dehors et ce qui vient de nous*[2864]. Cette notion naît de notre capacité de penser, de choisir et d'agir, il n'y a pas d'expérience en dehors de l'action, selon Alquié.

Yi Fu Tuan ajoute : *Experience is a cover all term for the various modes through which a person knows and constructs a reality […] experience implies the ability to learn from what was underdone*[2865]. Ainsi, la notion d'expérience incorpore-t-elle celle d'apprentissage et de *familiarisation*. Nous comprenons l'espace, dit Tuan, car nous pouvons nous y déplacer ; l'expérience contient ainsi par définition le concept de temps. Une seule description ne suffirait pas à exprimer ce qu'est l'expérience. Toutefois, il n'existe pas d'expérience sans l'individu. Même au cours d'une expérience commune, celle-ci se transforme en maintes expériences individuelles (p.ex. concert). Ce qui fait de l'expérience une notion pertinente pour approcher la pratique de la marche, c'est que, comme la marche, elle est *a priori* interprétative et malléable.

Tuan, lie l'expérience au sentiment d'appartenance aux lieux[2866]. Aucun lieu ne peut être décrit sans parler de l'expérience que nous avons de celui-ci, et aucune expérience ne peut être comprise sans se référer à un lieu à un

[2859] RAYMOND, I., « The urban picturesque. An aesthetic experience of urban pedestrian places », *op.cit.*
[2860] DUMONT, M., « L'espace en expériences », *EspacesTemps*.net, (http://www.espacestemps.net/document3563.html)
[2861] *Ibid.*
[2862] MIAUX, S., *L'itinéraire, ou l'expérience du piéton dans la perspective de l'aménagement urbain*, thèse de doctorat, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 2005
[2863] HISS, T., *The experience of place*, New York : Knopf, 1990
[2864] ALQUIÉ, F., *L'expérience*, Paris : Presses Universitaires de France, 1970
[2865] TUAN, Y-F., *Space and place. The perspective of experience*, Minneapolis : University of Minnesota Press, 2001 et notamment pp. 67-84
[2866] *Ibid.*

moment donné[2867]. Steve Pile dira que pour qu'une personne trouve une mémoire il faut qu'elle trouve d'abord un lieu[2868]. Il est peu probable que l'espace non bâti – comme d'ailleurs l'architecture[2869] – puisse être expliqué sans être expérimenté. Traverser l'espace public, rappelle au piéton des événements, ou des images de cet espace dans le passé. La marche est ainsi une expérience dans le temps actuel, mais aussi dans le temps collectif de la ville. Même si nous n'avons pas tous vécu aux mêmes moments certains lieux, les récits et les imaginaires autour de leurs noms influencent notre expérience par rapport à eux. Par ailleurs, l'expérience des lieux est également liée à leur stabilité morphologique dans le temps. La sédimentation des espaces publics favorise le sentiment de familiarité et de sécurité que nous y ressentons[2870].

Si le temps, comme construction moderne est commun à tous[2871], l'experience des lieux se tisse autour des temps subjectifs qui ne se coordonnent pas forcément. Nous sommes pressés en marchant sur le trottoir pour arriver à notre travail à une heure exacte qui est la même pour tout le monde. Cependant, au cours de cette même durée du trajet, nous vivons des expériences différentes des lieux. Le trajet peut être ressenti comme étant long pour les uns ou rapide pour les autres. La rationalisation du temps commun au cours du XX^{e} siècle a imprégné nos manières de marcher[2872] ; le début, la fin et la durée ont acquis une importance majeure, laissant à l'écart le rythme et le vécu du trajet. Robert Levine parlera du *tempo* pour révéler la variété des manières de marcher dans des cultures et des morphologies différentes[2873].

Toutefois, chaque lieu est révélateur des nombreuses temporalités des pratiques tant collectives que individuelles intrinsèquement liées les unes aux autres[2874]. D'abord, il y a le temps de l'environnement traversé, ensuite, le temps réel pendant lequel la marche s'effectue, et enfin, le temps vécu. Le temps est alors une variable aussi riche que l'espace pour tirer des informations sur un lieu. Contrairement au temps passé dans les déplacements motorisés, le temps urbain, dans son essence – souligne Jean-Louis Gourdon –, n'est guère une question de chronomètre[2875]. Pour celui qui marche, le temps *perdu* et le temps *gagné* ne sont jamais rigidement définis. Le temps consacré à la marche est *rentable* dès le premier instant, car même si l'on ne fait que marcher, ce temps n'est jamais perdu car nous l'utilisons pour penser[2876]. Le temps de la marche est dans ce sens assez subjectif ; certains préfèrent faire un trajet plus long pour éviter une grande artère bruyante. Selon Dorreen Massey, l'espace urbain est un réseau complexe de flux[2877] et la marche est enfin beaucoup plus qu'une trajectoire sur le sol, elle est une action au sein de l'espace urbain, et en cela demeure toute sa complexité.

9.1.1 Arpenter l'espace du sensible

[2867] MALPAS, J., *Place and experience. A philosophical topography*, Cambridge, New York : Cambridge University Press, 1999
[2868] PILE, S., « The Problem of London or how to explore the moods of the city », In, N. Leach (eds.), *Hieroglyphics of space. Reading and experiencing the modern metropolis*, New York : Routledge, 2002
[2869] RASMUSSEN, S-E., *Experiencing architecture*, Cambridge, Massachusetts : The MIT Press, 1959
[2870] *Ibid.*
[2871] KERN, S., *The culture of time and space, 1880-1918. With a new preface, op.cit.*
[2872] *Ibid.*
[2873] LEVINE, R., *A geography of time. The temporal misadventures of a social psychologist, or how every culture keeps time just a little bit differently*, Oxford : Oneworld Publications, 2006 [1997]
[2874] Voir les travaux du courant de la *Time Geography* au sein de la géographie humaine. Cf. HÄGERSTRAND, T., « Space, time and human conditions », In A. Karlqvist, L. Lundqvist and F. Snickars (eds.), *Dynamic allocation of urban space*, Lexington, Malden : Lexington Books, 1975, pp. 3–14 et PRED, A., « Social reproduction and the time-geography of everyday life », *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, vol. 63, no. 1, 1981, pp. 5-22
[2875] GOURDON, J-L., « De la voirie à la rue : pour habiter le temps », *Urbanisme*, no. 292, 1997, pp. 20-24
[2876] MIDDLETON, J., « Stepping in time. Walking, time, and space in the city », *Environment and planning*, vol. 41, no. 8, 2009, pp. 1943-1961
[2877] MASSEY, D., *For space*, *op.cit.*, et notamment pp. 118-119

Agir ou plutôt réagir face à notre entourage nous permet de comprendre le monde rationnellement, mais aussi de façon émotionnelle. Une place est facilement décrite selon ses caractéristiques objectives : sa surface en mètres carrés, ou le temps qu'il faut pour la traverser. Cependant, une place est le plus souvent décrite comme belle, vivante, chaotique, délaissée ou conviviale. L'utilisation des variables psychologiques dans l'analyse des cheminements piétonniers[2878] vient compléter les recherches cherchant à expliquer l'usage des lieux par rapport aux variables morphologiques. Comme Walter Firey le soutient[2879], les gens cherchent à posséder les lieux qu'ils connaissent. Dans ce sens-là, les relations qu'ils tissent avec l'espace relèvent davantage de l'émotionnel que du purement fonctionnel. De plus, les lieux ayant de fortes significations pour les gens éveillent les sentiments d'attachement et d'appartenance[2880].

Parler d'émotions en matière de géographie – discipline issue de la pensée cartésienne du monde – semble peut-être paradoxal[2881]. L'obsession de comprendre le monde physique a déifié l'aspect matériel au détriment de l'émotionnel. Chaque interprétation subjective du monde fut pendant des siècles sous-estimée et taxée de caractéristique féminine. L'émotion était davantage liée à la sphère privée et ne concernait pas les débats relatifs à la sphère publique[2882]. Il a fallu attendre 1960 pour que les sciences de la ville approfondissent leurs débats et essayent de comprendre en quoi nos émotions éclairent l'aménagement des lieux urbains.

La marche s'est montrée très utile pour alimenter ces débats. Pascal Amphoux notait : *C'est l'émotion qui crée l'espace que nous parcourons*[2883]. L'intérêt de comprendre la relation entre nos émotions et les lieux publics a conduit les urbanistes à se pencher sur des échelles plus petites de la ville[2884]. Pour les aménageurs l'enjeu n'est plus de créer uniquement une trajectoire esthétique ou fonctionnelle, mais d'initier des déambulations qui suscitent l'exaltation. Le sociologue Yves Wikin note que certains lieux publics éveillent un sentiment de forte réjouissance (*enchantement*)[2885] aux visiteurs, et les incitent à marcher sans qu'ils ressentent de la fatigue. Les émotions se trouvent au cœur de la manière dont nous évaluons notre environnement et donc au centre de nos comportements et de nos pensées vis-à-vis de l'espace[2886].

Comment nous nous sentons face à certains environnements est, selon Jay Appleton[2887], une question d'instincts anciens. Nous sommes attirés par des environnements qui nous paraissent plus favorables pour notre survie, mais cela dit, nous préférons des milieux qui nous procurent le sentiment de sécurité et de refuge, et qui nous offrent un certain contrôle visuel. Appleton soutiendra que les environnements les plus attractifs sont ceux qui fournissent un équilibre compensatoire entre toutes ces caractéristiques, tandis qu'Arthur E. Stamps, soutiendra que nos émotions ne sont rien d'autre que des réactions impulsives nous protégeant face à l'environnement[2888].

[2878] BAILLY, A., *La perception de l'espace urbain. Les concepts, les méthodes d'étude, leur utilisation dans la recherche géographique*, Paris : Centre de Recherche d'Urbanisme, 1977. Cf aussi BERTHELOT, C., CENTRE DE RECHERCHE D'ARCHITECTURE D'URBANISME ET DE CONSTRUCTION, *L'habitant et son espace. Pratiques et représentations*, Paris : RAUC, 1976

[2879] FIREY, W., « Sentiment and symbolism as ecological variables », *American Sociologist Review*, vol. 10, no. 2, 1944, pp. 140-148

[2880] DAVIDSON, J., MILLIGAN, C., « Embodying emotion sensing space. Introducing emotional geographies », *Social and Cultural Geography*, vol. 5, no. 4, 2004, pp. 523-532

[2881] ANDERSON, K., SMITH, S. J., « Editorial. Emotional geographies », *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 26, no. 1, 2001, pp. 7-10

[2882] *Ibid.*

[2883] AMPHOUX, P., « Motricité, mouvance, émotion », Dans *Europan 5. Résultats européens. Cinquième session de concours européens pour des architectures nouvelles, les nouveaux paysages de l'habitat, déplacement et proximité*, Paris : EUROPAN, 1999, pp. 42-52

[2884] BURNS, A., « Emotion and urban experience. Implications for design », *Design Issues*, vol. 16, no. 3, 2000, pp. 67-79

[2885] LAVADINHO, S., WINKIN, Y., « Enchantment engineering and pedestrian empowerment. The Geneva case », *op. cit.*

[2886] FOSTER, J., « Environmental aesthetics, ecological action and social justice », In M. Smith, J. Davidson and L. Cameron (eds.), *Emotion, place and culture*, Farnham, Surrey : Ashgate, 2009, pp. 97-114

[2887] APPLETON, J., *The experience of landscape*, New York : John Wiley & Sons, 1996

[2888] STAMPS, A.E., « Enclosure and safety in urbanscapes », *Environment and behavior*, vol. 37, no. 102, 2005, pp. 102-133

Chacune de nos réactions face à un lieu est d'abord induite par nos sens, et la marche est une pratique qui intrigue particulièrement ces derniers. Le piéton n'empruntera pas un trottoir trop exposé au vent ou au soleil au cours d'une journée de canicule s'il a la possibilité de faire autrement. L'odeur, le toucher et l'ouïe influencent le mouvement du piéton au même titre que la vision. La marche est alors une pratique *kinesthésique*[2889] plutôt qu'une simple action cinétique. Pour les aménageurs, la qualité d'un espace public est souvent liée à sa capacité de stimuler nos sens, cependant, cette qualité – souligne Thomas Rachel – ne peut être une variable figée, elle est *une capacité de mobiliser le citadin et une situation génératrice des potentialités d'action*[2890] pour les citadins. D'autres, insistent sur l'importance de conserver la multi-sensorialité des lieux publics ; Mirko Zardini, souligne à cet effet, que l'asphaltage des espaces publics a provoqué la perte d'une série d'attractions olfactives qui font partie de l'expérience piétonnière[2891].

En quête d'un terme capable d'englober les propriétés émotionnelles et sensorielles des lieux publics, des chercheurs dans les années 80 ont proposé la notion *ambiance urbaine*[2892] pour décrire les qualités physiques, l'expérience et la dimension esthétique d'un lieu[2893]. Certains, analysent comment des ambiances urbaines particulières peuvent favoriser la marche[2894], d'autres soutiennent que les ambiances d'un environnement ont un tel pouvoir, qu'elles sont capables d'influencer notre perception jusqu'à *canaliser même notre manière de penser*[2895]. L'acte de marcher est lié aux émotions, mais aussi aux questions sociales de genre et de classe. Quelle pourrait être la réaction des marcheurs face à certaines ambiances ? Cette question permettra aux chercheurs de mieux comprendre la relation entre le marcheur et les lieux publics[2896].

9.1.2 La marche : une narration ordinaire et unique

Examiner les ambiances des lieux, ainsi que les émotions et les sensations qu'ils procurent aux piétons, conduit à interroger ces derniers afin de comprendre comment ils évaluent et ils ressentent l'environnement qu'ils traversent[2897]. Il existe une dialectique entre le langage et le corps : *Le corps a de plus en plus cherché dans le langage un écran, une défense, bref son alibi...*[2898]. Pour Michel de Certeau, l'action de marcher est au système spatial, ce que la parole est au langage, c'est-à-dire une procédure *d'énonciation*[2899]. Joseph A. Amato comparera aussi la marche à la parole en soulignant que toutes les deux sont *révélatrices d'identités*[2900]. De plus, soutiendra Amato, la richesse du langage humain est remarquablement comparable à la richesse de nos pas. Liant la parole des gens en mouvement aux itinéraires qu'ils produisent, permet de fournir des informations sur les interprétations du piéton face à l'environnement traversé, tant consciemment, qu'inconsciemment. Une série de recherches en matière d'ethnographie mettent particulièrement l'accent sur les descriptions faites par les populations exami-

[2889] LE BRETON, D., *Éloge de la marche*, *op.cit.*
[2890] THOMAS, R., « La ville charnelle », *op.cit.*
[2891] ZARDINI, M., « Surface urbaine moderne et prédominance de l'asphalte », Dans M. Zardini (dir.), *Sensations urbaines. Une approche différente à l'urbanisme*, Montréal : Centre Canadien d'Architecture, 2005, pp. 239-245
[2892] CHADOIN, O., « La notion d'ambiance », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, no. 106, 2010, pp. 153-159
[2893] PÉNEAU, J.-P., « Les ambiances urbaines », Dans M. Mattei, M.F. et D. Pumain (dir.), *Données urbaines,* Paris : Economica, 2000, pp. 375-386
[2894] PANERAI, Ph., *Éléments d'analyse urbaine*, *op.cit.*
[2895] FATOUROS, D. A., « Perceptual ecology and the organisation of physical environment », In *Architectural Psychology,* International Conference, Lund, Sweden, 26-29 June 1973, Lund : Studentlitteratur ab ; Stroudsburg, Penn. : Dowden, Hutchinson & Ross, 1973
[2896] THIBAUD, J.-P., « L'horizon des ambiances urbaines », *Communications*, 2002, vol. 73, no. 73, pp. 185-201
[2897] TOPALOV, Ch., *L'aventure des mots de la ville*, Paris : R. Laffont, 2010
[2898] SAISON, M., « Michel Bernard : l'expressivité du corps », Dans *Revue d'esthétique*, Paris : Union Générale d'éditions, 1977 et notamment p. 426
[2899] DI MEO, G., « Géographies tranquilles du quotidien », *op.cit.*
[2900] AMATO, J.A., *On foot. A history of walking*, *op.cit.*

nées[2901]. La manière de parler et le langage corporel, sont des moyens de communication fiables qui permettent au chercheur de comprendre comment une réalité est vécue par une population dans ses propres termes. La diversité des discours par rapport à certains lieux révèle ainsi leur caractère polyvalent, et l'univocité des discours dévoile l'existence de groupes ou de communautés et leur ancrage dans ces lieux. La parole est aussi révélatrice des positions individuelles par rapport à un espace donné, mais aussi d'un groupe face à certains lieux urbains. Plusieurs travaux ont déjà tenté de mettre en relation les préférences des habitants avec leurs discours et leurs pratiques[2902], en effet, l'intérêt de l'écoute de la parole des habitants est double. D'abord, il est analytique : en examinant la parole, l'aménageur peut tracer des informations qui autrement ne seraient pas traçables. Ensuite, il est politique : il donne des voix à une majorité de la population qui reste en dehors des procédures de décision sur l'aménagement des lieux publics. Les gens se réfèrent aux endroits en les décrivant comme vides, dangereux ou accueillants ; au-delà d'une analyse simple du discours, il est alors important de voir ce dernier non pas comme un moyen pour décrire le monde, mais comme un instrument pour exprimer la manière dont nous y vivons, en liant les biographies aux géographies[2903]. Or, comme Lorenza Mondada le souligne, la difficulté d'approcher les *rhétoriques habitantes* porte sur l'hétérogénéité des paroles d'abord, et ensuite, sur leur manifestation[2904]. Où chercher les discours quand ceux-ci ne sont pas codifiés ou regroupés ? La parole de l'habitant est analysée, soit par l'ethnologie classique comme un témoignage se référant aux fragments d'une réalité vécue, soit comme élément culturel – objet d'analyse en soi – portant ses propres valeurs[2905]. Les voix des habitants sont, en outre, plus élusives que celles des professionnels. Ces derniers laissent des traces de leurs opinions dans des textes, des séminaires et des événements collectifs. Au contraire, un habitant ne s'exprime que spontanément entre amis ou dans des contextes où le chercheur n'a pas accès. L'entretien, dira Mondada, la méthode la plus répandue dans les sciences humaines, n'est alors pas neutre car il ne gère pas seulement des données, il participe aussi à leur création[2906].

En suivant les principes de la théorie ancrée[2907], apparue dans les années 60, nous avons voulu approcher la marche sans hypothèses de départ. L'enjeu était, dès le début de placer les paroles des piétons dans l'environnement physique. Des questions spécifiques sont cependant apparues : Qui est celui qui parle, et pour quelle raison décrit-il de cette manière un espace ? Quelle est la relation entre la description et l'environnement traversé ? Arriver à spatialiser l'expérience piétonnière ou, autrement dit, lier la marche en tant que vécu à la marche en tant que trajectoire, fut la seule décision prise réellement à l'avance. Amin Thrift dira à ce propos : *People and places script each other*[2908]. Les habitants se basent ainsi constamment sur des *éléments* de l'environnement pour synthétiser leur parole. Comme Tim Ingold le suggère, la marche et le conte (*storytelling*) sont tous deux des manières de s'orienter dans la ville (*wayfinding*)[2909]. Traverser une ruelle le matin peut susciter chez le piéton un sentiment de joie, mais le soir, ce même lieu, peut provoquer la négation ou le découragement. Explorer la ville en écoutant le piéton parler, permet enfin de comprendre la marche comme un acte dans le temps et dans l'espace.

[2901] PETITEAU, J.-Y., « La méthode des itinéraires. Récits et parcours », *op.cit.*
[2902] BONIN, S., « Paroles d'habitants, discours sur le paysage. Des modèles aux territoires », *Strates*, vol. 11, 2004, (http://strates.revues.org/439)
[2903] HOLGERSSON, H., « Challenging the hegemonic gaze on foot. Walk alongs as a useful method in gentrification research », In T. Shortell and E. Brown (eds.), *Walking in the European city. Quotian mobility and urban geography*, Farnham : Ashgate, 2014, pp. 207-224
[2904] MONDADA, L., *Décrire la ville. La construction des savoirs urbains dans l'interaction et dans le texte*, Paris : Anthropos, 2000
[2905] *Ibid.*
[2906] *Ibid.*, p. 91
[2907] GLASER, B.G., STRAUSS, A.L., *The discovery of grounded theory. Strategies for qualitative research*, Chicago : Aldine Pub. Co., 1967
[2908] THRIFT, A., « Intensities of feeling. Towards a spatial politics of affect », *Geografiska Annaler*, vol. 86, no. 1, 2004, pp. 57-58
[2909] INGOLD, T., *The perception of the environment. Essays on livelihood, dwelling and skill*, London : Routledge, 2000

9.1.3 L'itinéraire accompagné : explorer une méthode empirique

Dans un extrait de l'ouvrage City of Glass de Paul Auster nous lisons : *The old man would wander through the streets of the neighborhoof advancing, slowly, sometimes by the merest of increments, pausing, moving on again, pausing once more*[2910]. Il existe en effet une certaine théâtralité et un mystère qui entourent les pas du marcheur. En se fondant sur cette théâtralité, les géographes et les urbanistes trouveront un outil méthodologique tout nouveau. La marche intégrant tous les sens de l'homme qui se meut, devient l'intermédiaire parfait pour examiner l'expérience des hommes dans les espaces publics[2911]. La marche trouve un cadrage théorique au sein de disciplines comme la philosophie et la sociologie[2912], mais aussi l'anthropologie et la géographie[2913]. Toutes les sciences se sont appuyées sur la relation intrinsèque entre la marche et le sens du lieu[2914]. Comprendre le monde à travers les sens, présuppose chercher le cadre des sens, des significations, qui sont nés dans des cultures spécifiques[2915]. Au sein des sciences humaines, la marche est approchée par son histoire[2916], et ce n'est que plus récemment qu'elle est envisagée comme une méthode de recherche[2917].

Des travaux examinant l'expérience des habitants arpentant des lieux familiers, datent des années 60. Kevin Lynch, examine déjà en 1959 dans son étude *A walk around the block*, les expériences de vingt-huit habitants de Boston pendant leurs parcours quotidiens[2918]. Une façon de retranscrire la marche, repose sur l'utilisation de carnets de voyage sur lesquels les piétons enregistrent leurs expériences[2919]. La méthode des itinéraires accompagnés devient célèbre en France surtout à travers le travail de Jean-François Augoyard qui, en interrogeant les habitants du quartier d'Arlequin, a montré dans les années 70 comment l'espace urbain peut être vécu au cours d'un parcours quotidien en suggérant que la marche est un moyen qui synthétise ou désynthétise l'espace public. Jean Paul Thibaud propose plus récemment une autre méthode en examinant la marche à travers ses multiples *personnes* : d'abord, comme un parcours fait par un *moi*, ensuite, comme une activité faite par *toi* que moi j'observe, et finalement, comme une pratique décrite par la personne qui l'effectue[2920]. Certains phsychogéographes mobilisent aussi la méthode des itinéraires pour révéler ou décodifier les sentiments des marcheurs[2921]. La méthode du parcours se répend en France surtout grâce aux études du laboratoire CRESSON qui établira un large corpus de travaux examinant les manières de faire dans le public[2922]. Chaque disposition de l'espace physique peut potentiellement être, soit un obstacle, soit un ancrage ou une aide au cours du trajet du piéton[2923]. Les interprétations que l'habitant fait au fur et à mesure, sont des informations brutes que le chercheur tire sur le terrain.

[2910] AUSTER, P., *City of glass*, Los Angeles : Sun & Moon Press, 1985
[2911] LUND, K., « Seeing in motion and the touching eye », *Etnofoor*, vol. 18, no. 1, 2005, pp. 27-42. Cf. aussi MIDDLETON J., « Sense and the city. Exploring the embodied geographies of urban walking », *op.cit.*
[2912] BENJAMIN, W., *Paris, capitale du XIX^e siècle*, *op.cit.,* et DE CERTEAU, M., *L'invention du quotidien 1. Arts de Faire*, *op.cit*.
[2913] INGOLD, T., VERGUNST, J.L., *Ways of walking. Ethnography and practice on foot*, *op.cit.*
[2914] FELD, S., BASSO, K.H., *Senses of place*, Santa Fe, New Mexico : School of American Research Press, 1996 et notamment p. 91
[2915] CASEY, E.S., *Remembering. A phenomenological study*, Bloomington : Indiana University Press, 1987 et notamment p. 194
[2916] Voir SOLNIT, R., *Wanderlust. A history of walking*, *op.cit.*, AMATO, J., *On foot. A history of walking, op.cit.*
[2917] La marche à pied comme mode de déplacement et de dérive, de traversée dans l'environnement, dira Merlin Coverley, offre de nouveaux itinéraires dans une ville déjà connue. Cf. COVERLEY, M., *Psychogeography*, Harpenden : Pocket Essentials, 2006
[2918] LYNCH, K., « A walk around the block », *Landscape*, 1959, vol. 8, no. 3, pp. 24-34
[2919] GROSJEAN, M., THIBAUD, J.-P., (dir.), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille : Parenthèses, 2001
Il y a la méthode de garder un journal de terrain avec les déplacements que les habitants font au cours d'une semaine. Cf. à ce propos MIDDLETON, J., « Stepping in time. Walking, time and space in the city » *op.cit.* Cf. aussi ZIMMERMAN, D.H., WIDER, D.L., « The diary. Diary interview method », *Urban Life*, vol. 5, no. 4, 1977, pp. 479-498
[2920] THIBAUD, J.-P., « La méthode de parcours commentés », Dans M. Grosjean et J.-P. Thimbaud (dir.), *L'espace urbain en méthodes*, Paris : Parenthèses, 2009, pp. 79-101
[2921] KEILLER, P., WRIGHT, P., *Robinson in space*, London : Reaktion Books, 1999
[2922] Cf. particulièrement THIBAUD, J.-P., « La parole du public en marche », Dans G. Moser et K. Weiss (dir.), *Espaces de vie : Aspects de la relation home-environnement*, Paris : Armand Colin, pp. 213-234
[2923] LEVY, E., « Saisir l'accessibilité : les trajets voyageurs à la gare du Nord », Dans M. Grosjean, J.-P. Thimbaud (dir.), *L'espace urbain en méthodes*, Paris : Parenthèses, 2009, pp. 47-62

L'expérience directe du chercheur avec le phénomène qu'il étudie, fait que la méthode des itinéraires des habitants soit caractérisée comme empirique. Pour David Seamon, l'empirisme est une manière spécifique d'approche d'un phénomène : *To allow it to show in its fullness and complexity through his own direct involvement and understanding*[2924]. Un regard empirique sur la marche, permet, selon Seamon, que l'expérience de cette activité puisse apparaître sous toutes ses facettes variées[2925]. La marche exalte la multidimensionalité de l'homme en tant qu'être corporel, social et sensible, c'est d'ailleurs pour cela qu'elle est particulièrement convoitée par les recherches interdisciplinaires. Examiner la ville en marchant, est dès lors un choix ; un choix de partir explorer la ville du *dedans* : *La façon dont on rend compte de la ville dépend crucialement du type de regard sur lequel repose son appréhension et son analyse*[2926]. L'analyse de la ville à travers un *regard zénithal* conduit à des informations à titre abstrait et à une échelle globale. Cependant, c'est par le regard du passant que sont rendues visibles les *subjectivités* et les *intersubjectivités* d'un espace[2927]. La marche saisit l'occasion et l'improvisation, qui ne peuvent être *captées* qu'en parcourant les lieux.

Marcher à travers un espace permet une certaine inversion de son image figée. Par principe, la marche nous permet d'avoir un regard souple sur chaque image figée[2928]. Comme David Le Breton le souligne, c'est à travers la marche que nous découvrons les lieux, ainsi que les manières de les regarder et de les penser[2929]. En associant la marche à la parole, nous articulons les deux facettes de l'espace public : celle d'un lieu physique, et celle d'un lieu de débat ; ainsi, parler en marchant dans un lieu n'est pas une description, mais une manière essentielle de comprendre le lieu[2930]. Edward S. Casey met particulièrement l'accent sur la façon dont le corps humain rencontre les lieux, et il trace sur eux des significations[2931]. Marcher avec l'habitant pendant ses itinéraires (ce que les anglais appellent le *go along*) est un mélange entre l'entretien et l'observation participative utilisée en ethnographie. Ce type d'entretien permet au chercheur de passer du temps avec l'habitant sur le terrain, et de mieux comprendre son interaction avec l'espace tout en partageant l'expérience avec le sujet de sa recherche. Marcher sans précipitation, permet à la personne d'être ouverte aux souvenirs et aux émotions. Cette disposition rend possible la création d'une ambiance plus collaborative entre interrogeant et interrogé[2932]. La marche de ce dernier n'est pas tout à fait naturelle vu que l'habitant sait qu'il est observé. Cependant, le fait de marcher permet à l'habitant de se détendre et d'oublier plus facilement l'objectif de la marche, et ainsi peut-il dévoiler des informations et des pensées qu'il n'exprimerait pas autrement[2933]. Pour Sabine Chardonnet la marche révèle une grande richesse de postures corporelles que l'aménageur néglige[2934]. Si la marche débute avec l'interaction entre nos pas et le sol, elle mobilise ensuite plusieurs couches d'interdépendance entre le piéton et son environnement. La marche dépend non seulement de nos pieds, mais aussi de notre position au cours d'une séquence de notre

[2924] SEAMON, D., « A way of seeing people and place. Phenomenology in environment-behavior research », In S. Wapner, J. Demick, T. Yamamoto and H Minami (eds.), *Theoretical perspectives in environment-behavior research*, New York : Plenum, 2000, pp. 157-78
[2925] *Ibid.*
[2926] MONDADA, L., *Décrire la ville. La construction des savoirs urbains dans l'interaction et dans le texte*, *op.cit.*, et notamment p. 49
[2927] PAQUOT, T., « Corps à corps avec la ville », *op.cit.*, et notamment p. 42
[2928] GATTA, F., PALUMBO, M.A., « Walking through urban transformation. Fieldwork in the northeast of Paris », In T. Shortell and E. Brown (eds.), *Walking in the european city. Quotidian mobility and urban geography,* Farnham : Ashgate, 2014, pp. 245-262
[2929] LE BRETON, D., *Éloge de la marche, op.cit.*
[2930] OCEJO, R.E., TONNELAT, S., « Subway diaries. How people experience and practice riding the train », *Ethnography*, vol. 15. no. 4, 2013, pp. 493-515
[2931] CASEY, E.S., « Between geography and philosophy. What does it mean to be in the place-world? », *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 91, no. 4, 2001, pp. 683-693
[2932] ANDERSON, J., « Talking whilst walking. A geographical archaeology of knowledge », *Area*, vol. 36, no. 3, 2004, pp. 254-261
[2933] KUSENBACH, M., « Street phenomenology. The go-along as ethnographic research tool », *Ethnography*, vol. 2003, 2003, pp. 455-485
[2934] CHARDONNET-DARMAILLACQ, S., « La marche, du chemin faisant au faire chemin », *2nd International Congress on Ambiances*, Montreal, 19-22 Septembre 2012

trajet. Examiner l'expérience de la marche à travers un itinéraire concret, fournit ainsi des informations précises aux aménageurs sur l'accessibilité des espaces publics. Cette accessibilité, dira Isaac Joseph, dépend de la capacité d'un lieu de se rendre *lisible* pour les passants[2935]. Les itinéraires accompagnés furent une alternative par rapport à la méthode du parcours commenté qui est la plus largement utilisée dans des enquêtes de ce type. En effet, certaines des personnes sollicitées au début de notre recherche nous ont proposé : *Et pourquoi ne marchons nous pas ensemble ?* Nous avons tenté d'examiner cette variante du *protocole* des parcours commentés, car elle nous a permis d'analyser la marche en combinant deux de ses facettes : l'effectuer et parler d'elle en même temps. La méthode des itinéraires, empruntée aux travaux d'Yves Petiteau, nous a donné le fil conducteur, *en se laissant guider par ceux qui habitent la ville*[2936]. L'itinéraire accompagné permet de dépasser le problème de l'aliénation du discours de l'habitant par des étapes intermédiaires d'analyse. L'enquêteur se détache autant que possible de son rôle en se laissant conduire par l'habitant qui devient le guide du parcours. Le géographe John Anderson utilise la méthode de marcher en parlant (*taking whilst walking*), comme un moyen de produire en commun avec l'habitant de la connaissance[2937] ; d'autres le suivront pour utiliser cette méthode sur le terrain[2938]. Rapidement, la marche deviendra un outil pour interroger et pour se plonger dans des lieux contestés comme publics[2939], et pour révéler les voix des habitants[2940]. En effet, en marchant, ces derniers participent à la recherche et offrent un témoignage de l'espace urbain, en faisant que la marche soit également un acte de citoyenneté[2941]. Finalement, celle-ci sera utilisée par les géographes, tant comme un moyen pour obtenir des informations[2942], que comme une méthode très spécifique d'entretien[2943]. Il y a en effet deux caractéristiques qui distinguent la marche des autres méthodes d'observation. D'abord, il ne s'agit pas d'un regard focalisé sur l'objet de la recherche ; Collette Petonnet proposera la première ce type d'observation flottante en 1982, car elle permet au chercheur d'être envahi par de nombreuses informations, au lieu de devoir chercher une chose en particulier[2944]. Deuxièmement, marcher sans un but précis, est parfois la clé pour devenir plus attentif et plus conscient de l'entourage[2945].

Le terme parcours peut se référer à plusieurs choses, c'est un trajet, mais aussi une étape ou une traversée. Franscesco Careri tente de clarifier cette confusion ; le parcours est toutes ces choses ensemble : l'action, le tracé sur le sol et l'histoire qui se crée au cours de ce trajet. Le parcours lie le temps à l'espace et l'espace à des significations[2946]. Il est en plus le moyen reliant l'usage d'un lieu à sa conception, et dans ce sens-là, il n'est pas simplement un trajet. De fait, un trajet acquiert toute son importance à la fin, à la destination, tandis que le parcours *actualise les objets au détriment de la limite du point de sortie*[2947]. Partant de l'hypothèse que les espaces publics sont configurés par le déploiement spatial des pratiques sociales[2948], on est conduit à se demander comment le

[2935] JOSEPH, I., *Prendre place. Espace public et culture dramatique*, Paris : Recherches, Plan urbain, 1995
[2936] PETITEAU, J.-Y., « La méthode des itinéraires : récits et parcours », *op.cit.*
[2937] ANDERSON, J., « Talking whilst walking. A geographical archaeology of knowledge », *op.cit.*
[2938] KUSENBACH, M., « Street phenomenology, the go along as an ethnographic research tool », *op.cit.*
[2939] ONEIL, M., HUBBARD, P., « Walking, sensing, belonging. Ethno-mimesis as performative praxis », *Visual Studies*, vol. 25, no. 1, 2010 pp. 46-58
[2940] EVANS, J., JONES, Ph., « The walking interview: methodology, mobility and place », *Applied Geography*, vol. 31, no. 2, 2011, pp. 849-858
[2941] RAMSDEN, H., « A walk around the block. Creating spaces for everyday encounters », In T. Shortell and E. Brown (eds.), *Walking in the European city. Quotidian mobility and urban geography,* Farnham : Ashgate, 2014, pp. 225-244 et notamment p. 241
[2942] PÉTONNET, C., « L'observation flottante. L'exemple d'un cimetière parisien », *L'Homme*, vol. 22, no. 4, 1982, pp. 37-47
[2943] PETITEAU, J.-Y., « La méthode des itinéraires : récits et parcours », *op.cit.* Cf. aussi TONNELAT, S., « 'Out of frame': The (in)visible life of urban interstices - a case study in Charenton-le-Pont, Paris, France », *Ethnography*, vol. 9, no. 3, 2008, pp. 291-324
[2944] GATTA, F., PALUMBO, M.A., « Walking through urban transformation. Fieldwork in the northeast of Paris », *op.cit.*, et notamment p. 250
[2945] MASSCHELEIN, J., « E-ducating the gaze. The idea of a poor pedagogy », *Ethics and Education*, vol. 5, no. 1, 2010, pp. 43-53
[2946] BEYAERT-GESLIN, A., « Présentation. Le sens du parcours », *Protée*, vol. 33, no. 2, 2005, pp. 5-8
[2947] *Ibid.*
[2948] MONDADA, L., *Décrire la ville. La construction des savoirs urbains dans l'interaction et dans le texte*, *op.cit.*, et notamment p. 54

parcours peut-il être créateur de l'espace ? D'après Ole B. Jensen, les lieux ne sont pas des fixations isolées au sein desquels nos trajectoires s'effectuent. Les lieux et tous les espaces des flux ne prennent du sens qu'à travers des *pratiques significatives*[2949]. Jensen insiste sur le fait qu'il faut surtout examiner la manière dont nous nous engageons corporellement dans les lieux à travers nos différentes *manières de circuler dans ceux-ci*[2950]. L'itinéraire implique une pratique évolutive et dans ce sens, c'est un concept familier de la notion d'espace public. Parcourir ce dernier signifie attendre le prochain pas, et ce qui l'accompagnera. Isaac Joseph, suggère que l'aménagement de l'espace public n'est pas la mise en scène pour un spectacle déjà connu ; au contraire, l'aménagement devrait avant tout proposer toutes les potentialités pour l'organisation des récits et des parcours[2951].

Nous avons décidé de marcher avec les habitants sur des trajets *routiniers* et d'examiner comment ils vivent la marche, l'espace public et, à travers ceux-ci, la ville. Le trajet routinier permet au marcheur de ne pas se stresser en cherchant son orientation, de s'exprimer plus spontanément, de communiquer ses émotions et d'expliquer les significations qu'il donne à l'environnement vécu. Le parcours s'effectue dans un rapport de confiance entre le chercheur et l'habitant qui finit par dévoiler ce qu'il pense. Marcher sur un trajet quotidien, permet d'avoir un regard parfois attentif et parfois très différent de l'espace parcouru, qui est de toute façon connu[2952]. Marcher dans des lieux déjà connus n'implique pas que les piétons aient la même expérience à chaque fois, ce qui permet à l'aménageur de découvrir les critiques et les informations que l'habitant a tissées au fil du temps. Ce qu'il dit n'est ni fondé sur une règle ni sur une continuité, ses commentaires se succèdent comme des pensées spontanées et non pas comme des arguments ; l'habitant forme sa pensée en même temps qu'il forme son langage. Le trajet fut pour certains une expérience connue, et pour d'autres, la surprise se reflète sur le discours qui est davantage marqué par des questionnements, que par des affirmations. Avant de commencer le trajet, les habitants racontent la relation de leur *histoire personnelle* avec l'itinéraire choisi. Tout au long de la marche, la parole de l'habitant présente ses propres fluctuations et elle a tendance à se transformer en un dialogue avec le chercheur, au lieu d'une description de son itinéraire, avec des hésitations, des explications et des pauses.

9.2 La polyphonie de la marche

Choisir quelles personnes accompagner, fut la phase la plus délicate de l'enquête. Nous avons voulu chercher des profils assez variés pour assurer une large gamme d'informations, ainsi que des manières différentes de vivre la marche dans la ville. L'objectif ne repose pas seulement dans la volonté d'obtenir des renseignements généraux sur les manières de marcher, mais d'accéder aussi à des perceptions individuelles des piétons. Les différents modes de vies, les personnages et les préférences ont des impacts majeurs sur les façons de marcher au quotidien[2953]. L'exemple le plus représentatif à cet égard est celui des mères qui ont des priorités autres que celles des jeunes actifs, une fois dans la rue. Malgré des profils divers révélant des marches différentes, celles-ci présentent

[2949] JENSEN, O. B., « Flows of meaning, cultures of movements - Urban mobility as meaningful everyday life practice », *Mobilities*, vol. 4, no. 1, 2009, pp. 139-158
[2950] *Ibid.*
[2951] JOSEPH, I., « L'espace public comme lieu de l'action », *Libération*, 8 février 1993
[2952] RAMSDEN, H., « A walk around the block. Creating spaces for everyday encounters », In T. Shortell and E. Brown (eds.), *Walking in the European city. Quotidian mobility and urban geography,* Farnham : Ashgate, 2014, pp.225-243
[2953] VESTERGAARD, M.Q.H., OLESEN, M., HELMER, P.F., « The act of walking. Exemplifying danish pedestrian culture », In T. Shortell and E. Brown (eds.), *Walking in the European city. Quotidian mobility and urban geography,* Farnham : Ashgate, 2014, pp. 41-56

aussi certaines similarités issues – comme le note Hansen - d'un cadre culturel formé en commun par des valeurs et des croyances forgées et acceptées par la majorité[2954].

Nous nous sommes basés sur trois facteurs proposés par Jean-Paul Thibaud, en vue d'assurer : la variété des cheminements, la diversité des circonstances, et des points de vue différents[2955]. Approcher les habitants comme des personnages, plutôt que comme des interrogés, nous a aidés à ne pas enregistrer les informations en tant que données, mais à essayer de comprendre en quoi les commentaires de chacun sont le résultat de leur vécu de l'itinéraire. Les différents profils ont influencé la manière, d'abord, dont les personnes vivent l'espace public et ensuite, dont elles interagissent corporellement avec celui-ci. Le fait de discuter avec les personnes avant de se rendre sur le terrain, nous a permis de mieux comprendre certaines de leurs réactions sur place.

Nous avons marché avec vingt personnes qui habitent, pour la plupart, dans les limites du centre historique d'Athènes ; elles ont toutes finalement choisi des trajets qu'elles répètent tous les jours, ou au moins une fois par semaine. Les questions posées ont été les mêmes et nous avons consacré un moment pour discuter plus librement à la fin. L'entrevue introductive fut une bonne occasion pour se familiariser avec l'habitant avant d'aller sur le terrain. Parfois, ce dernier était sceptique par rapport à son rôle dans l'enquête : *Oui, nous pouvons marcher ensemble… mais je verrai si j'aurai quelque chose à te dire… je ne sais pas, est-ce qu'il faudra que je parle tout le temps ?*[2956]. Dans d'autres cas, l'habitant s'est trouvé face au dilemme de choisir son itinéraire : *Ça dépend… je ne peux pas choisir… tu veux qu'on aille où ça me plaît davantage, ou bien là où je vois plus de choses ?*[2957].

Nous avons été confrontés à un problème d'ordre technique ; le choix du jour de l'itinéraire et le déroulement de celui-ci, ont nécessité un encadrement rigide. C'est l'habitant qui a décidé du premier selon ses disponibilités et ses habitudes quotidiennes à ce moment particulier de l'année. Nous l'avons rencontré au point de départ du trajet et nous l'avons accompagné jusqu'à la fin, qui était précisée au départ. L'itinéraire a imposé, dès le premier pas, une prise en compte des pas de l'autre. En effet, il a d'abord fallu un *temps d'ajustement* car nous avons constaté que les rythmes de la marche – entre l'habitant et nous – et la manière de se déplacer par rapport à certains obstacles, n'étaient pas les mêmes. Ensuite, nous avons choisi de nous adapter à ses rythmes, qui n'étaient toutefois pas les mêmes au cours du trajet. La marche à l'extérieur diffère de celle que l'on exerce dans un espace intérieur[2958] ou dans un espace d'exposition[2959]car elle est *ordonnée* par les objets exposés. Certains ont adopté dès le début, un rythme pressé, soit parce qu'ils voulaient nous montrer *le plus possible* de leur trajet, soit car ils craignaient que *marcher ensemble ça allait prendre beaucoup de temps*[2960].

Les commentaires des habitants donnent des informations à deux niveaux : d'abord, sur le trajet en soi, l'espace physique et ses objets observables, et ensuite, sur la personne, sur ses souvenirs et sur les choses qui l'impressionnent tellement qu'elle arrive à les verbaliser. La ville est interprétée par l'habitant d'une manière

[2954] HANSEN, C.J., « The role of policy-making and planning cultures for sustainable transport? », *European Transport / Trasporti Europei* no. 47, 2011, pp. 89-108
[2955] THIBAUD, J-P., « Je, tu, il. La marche aux trois personnes », *Urbanisme*, no. 359, 2008, pp. 63-65
[2956] D'après l'itinéraire avec Panagiotis
[2957] D'après l'itinéraire avec Stelios
[2958] FLOCH, J.-M., « Êtes-vous arpenteur ou somnambule ? L'élaboration d'une typologie comportementale des voyageurs de métro », Dans J.M. Floch (dir.), Sémiotique, marketing et communication. Sous les signes, les stratégies, Paris : Presses Universitaires de France, 1990, pp. 20-47
[2959] MARIANI-ROUSSET, S., « La méthode des parcours dans les lieux d'exposition », *op.cit.*
[2960] D'après l'itinéraire avec Ilia

différente de celle de l'urbaniste. Des lieux *laids* peuvent être ainsi importants pour le premier car il les lie à une émotion ou à un souvenir particulier et ses commentaires permettent au chercheur de comprendre la *logique* d'interprétation de l'environnement qui encadre sa marche quotidienne. L'itinéraire est par ailleurs une évolution dans l'espace, mais aussi dans le temps personnel de chacun. Le trajet effectué à un moment spécifique du quotidien est ainsi unique car il est influencé par la psychologie et les pensées de l'habitant lorsque l'enquête se déroule. Le marcheur, dira Thereau[2961], est influencé par ses buts individuels et ses logiques propres.

Ses commentaires portent sur ce qu'il ressent, sur ce qu'il voit et sur ses impressions. En pratiquant la ville, l'habitant devient lui-même le *producteur*[2962] de l'espace public. Ce dernier n'existe pas en soi, il prend forme et sens à chaque instant de la marche. Ce que l'habitant communique à travers ses commentaires n'est rien d'autre qu'une interprétation. Certains parvis peuvent ainsi être qualifiés de *vides*, une place de *bruyante*, un quartier de *vivant* et un banc public peut avoir *un tas de souvenirs*. Une belle façade, un ciel dégagé, des groupes d'adolescents, un conducteur qui passe à côté, une poubelle ou une avenue, forment tous des cadrages subjectifs du passant face à l'entité de l'espace public. La méthode n'a pas pu fournir des informations à titre quantitatif ; il ne fut guère possible de recueillir de grands échantillons d'itinéraires. La valeur de ces derniers réside ainsi dans la richesse des différentes manières de marcher et des thématiques choisies par chaque piéton[2963].

Les silences, les hésitations et les exclamations perçus dans le discours de l'habitant, révèlent un engagement personnel vis-à-vis de l'espace. L'objectif n'était pas seulement de noter ce que les personnes disaient, mais également comment ils le disaient. Enregistrer les faits de la marche comme pratique d'incorporation, consiste à noter les faits relatifs à l'habiter et à l'identité de l'individu[2964]. L'observation du corps de l'habitant a aussi permis de compléter ce qui était traduit par la parole. Les commentaires permettent à l'aménageur de comprendre comment l'espace est vécu en temps réel et comment il fut vécu dans un temps passé à travers des pensées, des imaginaires et des souvenirs. Les postures, les verbes ou le ton critique viennent enfin compléter les argumentations faites au début par l'habitant.

Avant de nous rendre sur le terrain nous avons effectué des entrevues afin de mieux nous connaître et au cours desquelles nous avons présenté un certain protocole d'enquête pour expliquer l'objectif général de la recherche, pour préciser ce que nous attendions de lui en tant que guide et pour décider ensemble de l'itinéraire à effectuer. Nous avons demandé aux habitants de les accompagner au cours d'un trajet *significatif* pour eux, et afin de les aider à le choisir, nous les avons incités à penser à un parcours routinier, ou qui leur est cher, ou encore avec lequel ils sont liés par un souvenir particulier. Parallèlement, pendant ces entrevues introductives, nous avons posé une *grille de questions* (la même pour tous) qui nous a aidés à mieux cerner le profil de chaque participant. L'objectif était d'une part, de comprendre l'importance que chacun d'entre eux accorde à la marche au quotidien, leurs habitudes, leurs préférences, leur statut social et leur parcours professionnel, et, d'autre part, avoir un aperçu de leur passé.

[2961] THEUREAU, J., « Anthropologie cognitive & analyse des compétences », Dans J.M Barbier, Y. Clot et F. Dubet (dir.), *L'analyse de la singularité de l'action*, Paris : Presses Universitaires de France, 2000, pp. 171-211

[2962] WATREMEZ, A., « L'entretien itinérant : pour une construction d'un dispositif méthodologique de narration des habitants dans la ville patrimoniale », *Études de communication*, vol. 31, 2008, (http://www.cairn.info/article.php?ID_ARTICLE=EDC_031_0077)

[2963] DARKER, C.D., LARKIN, M. FRENCH, D.P., « An exploration of walking behaviour - an interpretative phenomenological approach », *Social Science and Medicine,* vol. 65, 2007, pp. 2172-2183

[2964] HALPRIN, L., *Cities*, New York : Reinhold Pub. Corp, 1963

Pendant la journée sur le terrain, nous avons été appelés à nous infiltrer dans le territoire de l'habitant qui a posé une quantité de questions chaque fois qu'il ne savait pas quoi dire. Après la fin du trajet, nous n'avons pas voulu considérer ensemble les réponses afin d'éviter qu'un deuxième regard de l'habitant sur son itinéraire n'influence son *jugement* spontané et ne le conduise à changer ses commentaires.

L'habitant devient ainsi le *guide* du chercheur pendant l'itinéraire[2965]. Nous avons recouru à de nombreux outils pour capter ce dernier : prendre des photos, enregistrer la parole à travers un micro cravate, prendre une vidéo ou être accompagné par un photographe. Dans le cas de notre enquête, pour des raisons de flexibilité et afin de créer une ambiance plus détendue, nous avons choisi d'être à la fois l'accompagnateur et le photographe sans faire intervenir une troisième personne qui pourrait jouer le rôle d'un *observateur externe*. Suite aux premières entrevues avec les participants nous avons enfin choisi de ne pas *filmer* le trajet. Certains ont avoué que le fait d'être filmés altérerait la spontanéité de leur marche. Nous nous sommes donc limités à des photos – prises par le chercheur – à chaque instant et endroit que l'habitant l'indiquait.

Au cours des itinéraires, le chercheur quitte son rôle *traditionnel* d'interrogateur pour devenir accompagnateur de la personne interrogée. Au même titre, le *terrain* n'est pas un objet à examiner, mais il définit l'enquête qui s'imprègne de la gestuelle et des émotions des marcheurs[2966]. Une relation atypique se crée ainsi entre l'interrogé et le chercheur qui n'a aucune autorité face à l'habitant ; l'objet de l'enquête, la marche, devient ainsi une action partagée.

Une fois recueillies sur le terrain, les différentes informations brutes ont été répertoriées, retranscrites et analysées. Chaque itinéraire, dira Sylvie Miaux[2967], présente une multitude d'axes d'analyse : nous pouvons y chercher les réactions de l'habitant par rapport à l'esthétique de l'environnement, l'ambiance et la sécurité, mais aussi tracer ses stratégies, des intentions ou des pensées. Même si plusieurs de nos pensées et de nos choix ne sont pas verbalisés, la méthode de l'itinéraire réussit à révéler le caractère contextuel de la marche. Comme Jean-Paul Thibaud le souligne, dans chaque marche il y a une *raison* et un *contexte* spécifique[2968]. L'itinéraire accompagné est l'occasion de témoigner en temps réel les gestes et les éléments subtils de la marche. Il s'agit en plus d'une méthode particulièrement souple pour la personne interrogée car elle permet de parler librement sans être soumis à des formalités spécifiques de procédure. La marche reste ainsi, dans la mesure du possible, authentique et non dirigée. Tous les itinéraires sont des trajets dotés d'une destination précise et d'un temps relativement limité. Toutefois, le fait que l'habitant était accompagné dans un trajet qu'il fait normalement seul, lui a causé un certain stress car il sentait qu'il fallait expliquer ses choix, mais, par ailleurs, cela lui a permis de découvrir des choses qu'il n'aurait pas pu voir tout seul.

Chaque itinéraire a été enregistré à l'aide d'une application de géolocalisation sur smartphone ; la trajectoire correspondante a ensuite été représentée sur une carte s'appuyant sur un fond *Google Maps*[2969]. Nous avons

[2965] PETITEAU, J.-Y., « La méthode des itinéraires : récits et parcours », *op.cit.*
[2966] VOLVEY, A., « L'espace, vu du corps », Dans J. Levy et M. Lussault (dir.), *Logiques de l'espace, esprit des lieux*, Paris : Belin, 2000, pp. 319-332
[2967] MIAUX, S., « Comment la façon d'envisager la marche conditionne la perception de l'environnement urbain et le choix des itinéraires piétonniers. L'expérience de la marche dans deux quartiers à Montréal », *RTS*, no. 101, 2008, pp. 327-351
[2968] THIBAUD, J.-P., « La méthode de parcours commentés », *op.cit.*
[2969] Il s'agit de l'application pour smartphones *Trails*

ensuite redessiné le tracé numérique sur un fond de carte cadastral en utilisant une échelle graphique. L'itinéraire a été retranscrit de deux façons : sur une carte sous forme de tracé et dans un texte pour représenter le discours. La retranscription sur une carte a été jugée indispensable car elle permet de renseigner l'aménageur sur le contexte général du parcours en ce qui concerne la distance, la durée et les repères morphologiques traversés. Toutefois, la reproduction graphique de l'itinéraire sur deux dimensions a forcément diminué la réalité du trajet. Malgré les progrès réalisés en matière de représentations graphiques, où les cartes numériques révèlent les principaux flux des piétons[2970], la cartographie liée aux itinéraires individuels des piétons n'est pas encore si avancée. Il nous semble, à cet égard, qu'une vraie occasion se présente pour approfondir la question afin de permettre aux décideurs de s'appuyer sur une cartographie faite par les habitants et adressée aux aménageurs. Sonia Lavadinho souligne que la continuité d'un trajet ne doit pas être confondue avec la linéarité d'un parcours représenté sur une carte[2971]. Il faut ainsi combiner l'information fournie par la parole avec celle qui est livrée par le parcours tracé dans la ville. Ce parcours – souligne Marc Treib – est forcément multidimensionnel[2972]. Comment arriver à retranscrire alors les dimensions sensibles et temporelles de l'itinéraire sur une ligne reproduite sur un fond de carte ? Comment restituer l'itinéraire de manière à ce que la conception graphique révèle au maximum les informations qualitatives recueillies ? La création d'un fond de carte permet à l'aménageur de travailler avec un vocabulaire qui lui est familier. Or, au-delà des données mesurables, la difficulté repose sur la retranscription sur ce fond des données *non objectives* de l'itinéraire, c'est-à-dire la manière dont le piéton *vit* celui-ci.

Jean-Paul Thibaud soulignera : *C'est que marcher ne consiste pas tant à se déplacer dans la ville qu'à s'immerger en elle et à s'embarquer avec elle*[2973]. Le parcours cartographié est appelé, dans ce sens-là, à fusionner la topographie de la ville avec les topographies personnelles et l'inverse. À la pluralité des trajets, s'ajoute une pluralité de profils de piétons résultant d'une pluralité de manières de marcher. Nous sommes confrontés, dès le départ, à un vaste choix de variables qui pourraient être enregistrées par rapport aux caractéristiques du parcours : la vitesse, l'humeur, les réactions du corps de l'enquêté, son interaction avec le corps des autres et les ambiances des environnements traversés. Lorsque l'on analyse la marche à une échelle plus fine, l'on constate qu'elle est composée d'une multitude de pas et de séquences émotionnelles, qu'il s'agisse d'une marche de détente, pressée, ou laborieuse, quand le piéton porte ses courses[2974]. En raison de toutes ces variantes apparues sur le terrain, la marche doit être examinée dans son temps réel. Partons d'un extrait de Vassily Kandinsky :

> *La ligne géométrique est un être invisible. Elle est la trace du point en mouvement, donc son produit. Elle est née du mouvement – et cela par l'anéantissement de l'immobilité suprême du point. […] Les forces extérieures qui transforment le point en ligne peuvent être de nature très différente. […] Quand une force venant de l'extérieur fait mouvoir le point dans une direction déterminée, se crée la première espèce de ligne qui maintient, inchangée, la direction prise, avec une tendance à continuer tout droit vers l'infini. Ceci est la ligne droite, présentant dans sa tension la forme la plus concise de l'infinité des possibilités de mouvement. Nous remplaçons par « tension » la notion usuelle du « mouvement ». […] La « tension » est la force vive de l'élément. Elle ne constitue qu'une part du « mouvement » actif. L'autre part est la « direction », définie elle aussi par le « mouvement »*[2975].

Comme les lignes, les points et les figures de l'artiste sont le résultat de *forces* diverses pendant le processus de création de l'œuvre ; de la même manière, le tracé des itinéraires des habitants est le résultat des tensions mul-

[2970] Voir particulièrement les travaux du laboratoire Space Syntax à Londres (http://www.spacesyntax.com)
[2971] WINKIN, Y., LAVADINHO, S., (dir.), *Des villes qui marchent, tendances durables en urbanisme, mobilité et santé*, *op.cit.*
[2972] TREIB, M., « Mapping experience », *Design Quarterly*, no. 115, 1980, pp. 3-32
[2973] THIBAUD, J.P, « Des modes d'existence de la marche urbaine », *op.cit.*
[2974] PAQUOT, Th., « L'art de marcher dans la ville », *op.cit.*
[2975] KANDINSKY, W., *Point and line to plane*, *op.cit.*

tiples provoquées par les désirs et la personnalité du marcheur, ainsi que par les éléments physiques de l'environnement. Malgré sa continuité phénoménale, le tracé se crée au fur et à mesure en produisant des séquences de mouvement ayant des caractéristiques différentes. Ces séquences – que nous pouvons comparer à des lignes –, à leur tour, se forment à partir de nombreux points qui représentent des pauses imprévues ou prévues, des décisions prises sur la direction du trajet, des détours ou même des changements d'humeur.

À la fin des itinéraires, deux fiches sur les expériences piétonnières ont été conçues pour chaque habitant. La première constitue un fond de carte avec le trajet, le temps et les commentaires de l'habitant au moment de prendre des photos. Les endroits où une photo a été prise sont indiqués sur la carte avec des numéros. La retranscription des parcours nous a permis de grouper les commentaires au sein des cinq grandes thématiques évoquées, auxquelles nous avons attribué une couleur spécifique afin de tracer des chemins en couleur représentant – à titre indicatif – le thème général des commentaires dans chaque séquence du trajet. Ce type d'information est accompagné de certains extraits des dialogues à des moments significatifs de l'itinéraire. À cette fiche, nous avons ensuite joint une deuxième sous la forme d'un *story-board* photographique[2976] ; la photographie permet au lecteur d'appréhender plus facilement l'ambiance du lieu[2977]. Sur cette deuxième fiche, nous avons présenté les photos les plus représentatives du parcours par ordre chronologique, ainsi que l'extrait des commentaires de l'habitant à ce moment précis du trajet. La photographie est déjà utilisée dans des méthodes de parcours comme moyen pour traduire l'expérience de l'habitant[2978]. L'instantané photographique incite les participants à identifier ce qui est marquant pour eux, et il aide le chercheur à faire un résumé du trajet. La lecture parallèle de deux fiches sur l'expérience de l'itinéraire, vise à donner à l'aménageur un document riche en informations tant subjectives qu'objectives par rapport à l'expérience de la marche individuelle. En captant l'essence de l'impression visuelle, si importante dans les relations sociales comme l'évoque Georg Simmel[2979], la photographie peut être en soi un témoignage et un indice du cadre social et physique du parcours, au même titre que le discours du marcheur.

Les itinéraires ont fourni de riches informations. D'une part, ils ont été une occasion pour explorer des lieux publics du centre-ville qui ont une importance particulière pour les marcheurs, et, d'autre part, ils ont permis de briser certains préjugés par rapport à la manière dont certains lieux sont évalués par les habitants. *Marcher ensemble* fut pour les deux parties (chercheur et habitant) une révélation : pour nous, ce fut un passeport indispensable pour entrer dans les mondes personnels des marcheurs ; pour les habitants, ce fut un moyen de voir leur itinéraire routinier avec un nouveau regard. Le fait qu'on leur ait demandé de verbaliser leurs expériences en marchant, les a conduits à se sentir, non plus des passants passifs, mais − comme Antoine Bailly[2980] le note − des passants actifs face à l'environnement traversé. Tant les habitants que nous, comme chercheurs, nous sommes enfin conduits à abandonner notre rôle et à nous laisser emporter par la ville.

[2976] Les photos présentées sur ce *story-board* sont qu'un choix fait par les habitants parmi plusieurs photos prises au cours de l'itinéraire
[2977] MASON, J., DAVIES, K., « Coming to our senses? A critical approach to sensory methodology », *Qualitative Research*, vol. 9, no. 5, 2009, pp. 587-603
[2978] FINK, J., « Walking the neighbourhood, seeing the small details of community life. Reflections from a photography walking tour », *Critical Social Policy*, vol. 32, no. 1, 2011 pp. 31-50
[2979] SIMMEL, G., « Sociology of the senses. Visual interaction », In R.E Park and E.W. Burgess (eds.), *Introduction to the science of sociology*, Chicago : The University of Chicago Press, 1924, pp. 356-360
[2980] BAILLY, A., « La ville : espace vécu », Dans D. Pumain et M.-C. Robic (dir.), *Théoriser la ville*, Paris : Anthropos, 1996, pp. 159-165

9.2.1 Le retour sur soi : marcher avec Panagiotis

Nous avons rencontré Panagiotis au Service du Plan de la Ville de la Municipalité d'Athènes où il occupe un poste de secrétaire administratif. Après la fin de son travail, il investit une grande partie de son temps libre dans une association de *bookcrossers*[2981] qu'il a créée avec des amis. Panagiotis habite dans le quartier de *Petralona* et il marche quotidiennement jusqu'à son travail qui se situe au numéro seize de la rue Athinas. Marcher est pour lui *une passion*, ainsi qu'un choix conscient de déplacement : *Marcher est nécessairement le résultat d'un choix personnel que je prends bien avant de décider de sortir dans la rue… c'est le choix d'habiter dans le centre-ville... c'est un style de vie pour moi !* Son intérêt pour la littérature, et plus particulièrement la littérature urbaine, le conduit à marcher beaucoup dans la ville afin de *repérer des lieux qui apparaissent dans les romans,* et de *découvrir de nouvelles librairies.* Panagiotis note qu'il choisit généralement les itinéraires les plus rapides : *Je veux être efficace... dépenser peu de temps pour aller au travail. Cependant, la vitesse n'est pas importante quand je veux me perdre dans la ville.* Il utilise surtout les stations de métro d'Ampelokoipoi et de Syntagma : *Le métro ? Je le prends uniquement pour aller là où mes pieds n'arrivent pas... à l'intérieur du périmètre de mes itinéraires quotidiens je fais tout à pied, les distances ne sont pas si énormes… même avec mes amis, nous sortons toujours dans le centre… mais bon, parfois j'ai aussi besoin d'utiliser le métro.* Panagiotis souligne qu'il évite de marcher surtout dans des ruelles autour de la place Omonoia parce qu'elles éveillent en lui un sentiment d'insécurité et de tristesse :

> *Ces endroits-là étaient autrefois pour moi des lieux de joie, on y marchait avec mes parents. Il y avait de la vie… et maintenant… avec mes amis, nous les avons traversés une nuit en sortant du théâtre National… nous n'avions jamais pensé qu'ils soient devenus si dangereux.*

Panagiotis décrit toute la partie autour du marché central dans la rue Athinas comme une zone très agréable : *L'on y voit, si l'on est à pied, une image très authentique d'Athènes*. Pour ses promenades, il préfère les nouvelles voies piétonnes de Dionisiou Areopagitou et d'Apostolou Pavlou : *Elles sont magnifiques n'est-ce pas ? J'adore marcher là, c'est un paysage magique, les oliviers et le rocher, j'oublie parfois que je suis à Athènes.*

Nous avons accompagné Panagiotis au cours d'un itinéraire (**Error! Reference source not found.**) qu'il fait *assez fréquemment* : il quitte son appartement à Petralona, il arrive à son travail dans la rue Athinas pour continuer, après son travail, jusqu'à sa *librairie préférée* dans la rue Ippokratous. Au début de notre itinéraire, Panagiotis se référait souvent à ses années d'enfance. Les ruelles entourant sa maison familiale − là où il habite encore aujourd'hui − sont décrites à travers ses souvenirs. Les rues de son quartier étaient l'espace où il jouait tous les jours et où lui et son grand-père commençaient de longues promenades dominicales pour monter jusqu'à la colline de Filopappos. L'itinéraire que nous avons fait est un trajet de routine pour Panagiotis, ce qui n'empêche pas d'être pour autant une expérience très chargée en émotions :

> *Je passe chaque jour par ici…pourtant je connais très bien l'endroit ... Mais chaque fois l'itinéraire est nouveau pour moi... je me réjouis de ce sentiment de profonde intimité... c'est comme si mon corps sentait les pas que je fais aujourd'hui et que mon esprit visitait les pas que je faisais quand j'étais petit garçon.*

[2981] Le terme *Bookcrossing* désigne l'acte de laisser des livres dans des endroits publics à la disposition libre d'autres personnes et pouvoir suivre les trajets à travers un site internet destiné à cet effet. Cf. le site officiel sur http://www.bookcrossers.eu

Au cours du trajet sur la colline de Filoppapos, Panagiotis fait surtout des commentaires relatifs à son passé et au passé de la ville d'Athènes. Monter sur la colline, traverser le paysage rocheux de la colline et les souvenirs de cache-cache dans les rues de Petralona tissent un ensemble de nostalgie et de réminiscences au cours de cette première séquence du trajet. Panagiotis révèle que ces zones de la colline, considérées comme une destination touristique pour un grand nombre de personnes, sont, pour lui, un paysage très familier :

> *Imagine que ce trajet que nous faisons aujourd'hui sur l'asphalte, quand j'étais jeune je le faisais sur un chemin de terre… on était environ soixante gamins… on arpentait toute la journée ces rues... tu connais le film français la guerre des boutons ? [rires] C'était une ambiance semblable... Tout le monde se connaissait et se saluait dans la rue !*

Marcher sur la colline symbolise pour Panagiotis une étape de dépaysement au sein de son trajet. Monter sur le sentier sinueux jusqu'au sommet, est pour lui un acte symbolique qui montre la transition entre deux zones d'appartenance : celle de son quartier et celle du centre-ville :

> *Je m'éloigne de ma maison, et en marchant vers le point le plus haut de la colline, la ville d'Athènes se déploie petit à petit sous mes yeux, elle m'accueille... c'est avec cette transition très souple que je m'approche du centre-ville et donc de mon travail chaque matin. (photo 2)*

Même si le trajet sur la colline se fait dans un paysage relativement homogène, pour Panagiotis c'est un passage riche en stimuli visuels et en émotions :

> *Ce que j'aime quand je marche ici, c'est que ma pensée − dans ce paysage calme de rochers et d'arbres – laisse libre cours à l'imagination. Même si je me fatigue lorsque je monte sur la colline, je contrôle mes pas, je m'arrête souvent pour me reposer… mon regard se perd à l'horizon jusqu'à la mer... le matin je fais ce trajet un peu vite car je suis pressé d'arriver au travail, mais au retour, fatigué après la journée, je perçois l'itinéraire différemment... j'ai même mon banc préféré... je me souviens un jour, il faisait froid, je marchais et j'ai vu un arbre amandier tout fleuri, c'était une image magnifique, je me suis arrêté tout de suite et je me suis assis à côté de l'arbre.*

Marcher de sa maison à son travail, permet à Panagiotis de sentir tout le centre-ville comme une extension de son quartier *: Je peux te dire que je sens le centre-ville comme quelque chose de très proche… pas du tout formel… je suis à l'aise avec tous ces espaces, je connais chaque petit détail sur le chemin, je sais sur quel trottoir il y a de l'ombre en été et à quelle époque le coucher du soleil se reflète mieux sur les bâtiments*. Panagiotis admet que le fait d'habiter si près du cœur de la ville est une très grande chance : *Pourquoi quitter un quartier, duquel, à dix minutes à pied maximum, je suis où je veux dans le centre ?*

En approchant le réseau des voies aménagées au nord de la colline de l'Acropole, Panagiotis mentionne *une chose assez gênante.* En effet, même si les voies sont visiblement bien aménagées et très animées, sa marche est moins insouciante : *Vous les urbanistes, vous pouvez peut-être m'expliquer ça... pourquoi les voitures ne respectent-elles jamais les voies piétonnes... je marche sur une voie qui est théoriquement piétonne et je m'inquiète tout le temps qu'une voiture puisse arriver derrière moi… il faut à chaque instant être prêt à s'écarter pour la laisser passer.* Panagiotis regrette que toutes les zones archéologiques qu'il traverse *ne présentent pas une continuité pour le piéton.* Même si son regard perçoit le paysage des antiquités dans son intégralité, les grilles de protection des sites archéologiques canalisent sa marche : *Je ne peux pas m'aventurer dans tous ces sentiers qui se déploient derrière les grilles… même si je passe à côté, je n'y ai pas accès, il faut que j'aille obligatoirement par l'entrée officielle du site archéologique... les grilles qui ont théoriquement pour but de protéger les espaces, sont parfois, pour nous les piétons, des obstacles et des interdictions.* Panagiotis exprime sa grande inquiétude par

rapport à la propreté de ces voies piétonnes car il les sent comme *siennes*. En passant à côté de l'église de *St. Demetrios Loumpadiaris*, il souligne que la beauté d'une rue n'est pas indissociable de l'esthétique qui l'entoure :

> *Quand tout ce qui est autour de ton trajet est bien entretenu, j'imagine que l'on hésite à jeter une canette sur la voie... peut-être la beauté inspire les gens... elle les éduque, je pense… à respecter le lieu. Ce que l'on voit autour n'est pas seulement une question de règles.*

Quelque pas plus loin, en arrivant à la rue Dionisiou Areopagitou, il se lève : *Regarde ! Regarde ! Tu vois ? Pour nous* (les piétons)*, les barrières posent des limites et en plus elles sont moches, mais pour lui non, il arrive avec sa voiture, il déplace tranquillement la barrière pour passer et personne ne lui dit rien (photo 11)*. Malgré ces comportements d'illégalité, la promenade aménagée de *Dionisiou Areopagitou* est, pour Panagiotis, la plus belle voie piétonne d'Europe. Quand nous lui demandons pourquoi il pense ça, il répond :

> *Il est rare qu'un paysage urbain conserve des traces d'un passé si ancien, je pense que c'est ça qui m'émeut. Le fait qu'en marchant ici l'on puisse imaginer comment c'était de marcher à l'époque de l'Athènes classique... sauf le pavé, tout le reste n'a pas vraiment changé... je n'ai pas beaucoup voyagé mais je pense que ceci l'on ne le trouve pas ailleurs. C'est drôle, lorsqu'on pense qu'avec l'école nous allions sur Pnyka pour suivre des cours de philosophie en plein air.*

Panagiotis connaît très bien les rythmes des usages de la voie. La quotidienneté de son trajet lui permet d'en avoir approfondi le profil social. En marchant, il observe comment la fréquentation de la rue varie et il admet que son regard est à tout instant attiré par de nombreux profils de piétons :

> *C'est bizarre, en marchant seul ici je me sens déconcentré, mais en effet, je note que je fais particulièrement attention à tous les gens qui passent, des touristes avec leurs appareils, des grand-mères avec leurs petits-enfants, des mères avec des poussettes ou des couples amoureux, c'est si calme autour, tu sais, et mon regard s'arrête sur le moindre détail.*

Panagiotis insiste sur le fait que malgré sa banalité, son itinéraire quotidien éveille chaque fois en lui une forte nostalgie et que ces lieux éveillent son imagination :

> *Ce petit cinéma en plein air (photo 18) est un de mes lieux préférés à Athènes, tu savais qu'il a été choisi comme le meilleur cinéma d'Europe [dit-il avec fierté] ? Chaque fois que je passe par ici en hiver, le lieu reprend de la vie dans ma tête... et je sens pendant un petit instant la chaleur des nuits athéniennes du mois d'août.*

Le trajet de Panagiotis n'est pas identique à chaque fois, au cours des années il a créé ses propres variations du parcours selon son humeur et la saison. En été, il préfère éviter les foules de touristes et il choisit des raccourcis plus calmes :

> *C'est mieux de prendre un chemin secret où on a la sensation qu'on est dans la nature (photo 22)… tu vois, nous avons quitté la voie piétonne principale d'Apostolou Pavlou, et nous sommes entrés dans la zone de l'Agora… nous nous dirigeons vers le quartier de Plaka… peu de personnes connaissent cette ruelle, je pense.*
>
> *Et voilà ! Ici, par exemple, on est sur la meilleure voie piétonne de la ville, à mon avis... aucun aménagement, même un sentier tordu en terre… la seule chose que l'on regarde à gauche et à droite, ce sont des pins et des oliviers… les anciens temples... qu'en penses-tu ? On est dans le centre-ville et on n'entend rien.*

En poursuivant le trajet, il montre un banc où se trouvent deux jeunes pakistanais, d'après lui, qui vendent des petites bouteilles d'eau. Ils se reposaient à l'ombre d'un arbre. Panagiotis note :

> *Et pourquoi tout le monde se plaint qu'Athènes n'a pas d'espaces publics ? Oui, Athènes n'a pas de grands espaces libres, mais elle a des collines… et puis moi, je pense que le problème réside dans le fait de comment on utilise les espaces publics et non pas s'ils existent... Regarde-les par exemple... un banc simple et un peu d'ombre, c'est tout ce dont ils ont besoin une journée comme aujourd'hui… je vois davantage les immigrants utiliser les places... un jour, on jouait au domino ! Tu ne peux pas imaginer l'ambiance conviviale... de telles images m'attirent comme un aimant, j'arrête volontairement ma marche pour regarder ce spectacle.*

Nous sommes arrivés à Plaka par son côté ouest, Panagiotis commence à marcher lentement en observant les façades des bâtiments. Il semble connaître très bien l'histoire des édifices néoclassiques, il s'intéresse beaucoup à l'architecture et à l'avenir de tous les bâtiments délaissés. Traverser Plaka, représente quelques minutes supplémentaires à son trajet, mais Panagiotis a envie de faire un tel détour car il avoue que le paysage du quartier lui fait du bien :

> *Ah, regarde cette maison ! La maison de mes rêves... Elle appartient au ministre de la Culture maintenant, mais regarde dans quel état de déclin elle est ! Il y a plein de maisons comme ça à Plaka ; chaque fois que j'arrive ici, après avoir traversé le chemin en terre, je me sens transporté dans l'Athènes des années 30… comme si j'étais un acteur dans un film de l'époque... n'est-t-il pas beau mon quartier ? [Panagiotis considère Plaka aussi comme son quartier]*

L'essor du tourisme à Plaka inquiète Panagiotis qui voit des paysages de son enfance menacés. L'admiration qu'il éprouve pour le quartier n'est pas la même que celle d'un touriste, souligne-t-il, pour lui, ce sentiment vient du fait qu'en s'y baladant, il réussit à être en contact avec des lieux et des histoires de son enfance :

> *Chaque fois que je passe à côté du marché romain, la musique de Chatzidakis me revient à l'esprit, je me souviens cette nuit exceptionnelle… nous étions assis sur les marbres et c'était la pleine lune, pendant un bref moment je n'entendais plus le brouhaha autour de moi, je n'entendais que la voix de Paspala [chanteuse grecque]*
>
> *Dans ces rues où maintenant il y a tant de touristes, dans ces rues qui sont si photographiées, moi, je jouais comme un enfant... plus loin, il y a la taverne célèbre, « Platanos »... elle est dans tous les guides touristiques... pour moi, ça me rappelle quand on séchait les cours et on y jouait au backgammon... je marche ici et je suis très ému.*

Au croisement des rues Aiolou et Ermou, Panagiotis commence à être stressé par le bruit, par les voitures et les zigzags que nous sommes obligés de faire à chaque pas sur les trottoirs. Sa voix est plus forte et il parle plus vite. Il coupe souvent ses phrases pour faire attention lorsqu'on traverse la rue ou pour coordonner sa marche avec la mienne (nous sommes obligés de marcher en file indienne à cause des piétons, des motos, des étalages, etc.). Panagiotis arrête de parler trop de son passé et fait moins de références à ses émotions. Ses commentaires sont à présent davantage ciblés sur les obstacles de la marche, les objets de la route et le trafic. Il descend très souvent sur la chaussée et il se hâte de m'indiquer les prochaines étapes de notre itinéraire. Ses pas, comme sa parole, sont fragmentés. Il utilise beaucoup de gestes pour me montrer ce qu'il voit, sa parole est plus directement liée à ce qu'il regarde et ses commentaires sont souvent chargés d'exclamations de colère ou de surprise.

> *Mais regarde cette absurdité ! Je suis furieux ! Ces dalles jaunes ont été théoriquement placées sur les trottoirs pour indiquer la voie des malvoyants, sauf que les commerçants y mettent leurs étalages, et ceux qui les ont placées, ils sont si incompétents, ils pensent qu'il s'agit d'une décoration... pour moi… ce sol caho-*

teux m'empêche de marcher confortablement et les aveugles risquent de se heurter à n'importe quel instant contre un kiosque à journaux.

Nous arrivons à la rue Athinas, où je quitte Panagiotis, pour le rejoindre après son travail, à quelque mètres de là, au croisement des rues Athinas et Vissis. Il m'emmène vers la placette d'Agias Irinis, pour me montrer le *lieu le plus branché d'Athènes*. Trois fois par semaine, il s'y retrouve avec ses amis avant de commencer *à déambuler dans les librairies du centre* :

On a considérablement amélioré cette place (photo 38)... tu vois, ce n'est pas la piétonisation qui a amené du monde ici... je me souviens qu'elle a toujours été aménagée... mais elle a commencé à être fréquentée quand les bars et les cafés qui y ont ouvert sont devenus à la mode... les commerces ont aussi changé… maintenant l'on y trouve des galeries et des bars gay, c'est d'ailleurs grâce à cette communauté que la place est devenue un point de passage quotidien.

Panagiotis aime marcher dans les ruelles du triangle commercial et il précise qu'il connaît par cœur les commerces qu'y se trouvent : *En marchant ici pour trouver la moindre chose dont j'ai besoin, j'ai appris à connaître tous les commerces par cœur, je peux te dire où l'on trouve ce que tu veux et comment y accéder.* Au plus nous avançons à l'intérieur du triangle, au plus Panagiotis est enthousiaste. Ses commentaires concernent surtout l'histoire des commerces *qui sont là depuis toujours*. Il fait souvent des comparaisons entre les scènes des rues d'aujourd'hui et celles des rues dans les films des années soixante. Dans cette partie de la ville, il *marche surtout pour s'arrêter* ; même si nous suivons une direction générale vers la destination finale du trajet, il trouve très souvent des occasions pour faire des petits détours et pour chercher dans les vitrines la lampe ou la cravate qu'il voulait acheter depuis longtemps :

Après tout ce silence de la zone archéologique, c'est un peu un choc ici, n'est-ce pas ? Mais c'est justement ça que j'aime ! Le contraste... avant, je me laissais un peu conduire par la monumentalité du paysage, maintenant c'est moi qui dirige mes pas et il faut que je le fasse vite ! Viens par ici ! Lui, il a les cravates les moins chères d'Athènes… je cherche la rue Praxitelous [pause, il pense]… Viens, viens, de toute façon on tombera sur cette rue à un moment donné, c'est génial ça, tu peux te perdre mais t'es jamais perdu en réalité !

Nous changeons constamment de trottoir et Panagiotis marche un peu devant moi pour guider rapidement notre marche entre les voitures et la foule, mais aussi pour vérifier avant moi à quel moment tourner dans une rue. Pour lui, la beauté de ce quartier réside dans ce *paysage hétérogène et bruyant des artisans et des commerces spécialisés où nos grands-mères, et puis nos mères, venaient, et aujourd'hui c'est nous-mêmes qui trouvons toutes ces petites folies.* Panagiotis mentionne souvent que les rues *perdent leur caractère* :

L'âme de ces rues, c'est l'artisanat... c'est tous ces commerçants qui se trouvent ici depuis des années, qui ont tissé des relations étroites avec leurs clients, qui sont passionnés par leur métier et qui s'inquiètent du devenir de cette zone… toi, tu ne vois qu'une image chaotique peut-être... mais le quartier est très organisé, je t'assure... les commerçants de boutons sont tous ensemble dans une même rue et puis les magasins de lampes sont rassemblés un peu plus loin... nous sommes habitués à nous trouver parmi les voitures ici, ça fait patrie de l'ambiance des rues.

En arrivant à la rue Praxitelous, Panagiotis veut nous montrer *la pause rituelle de son itinéraire.* Il s'agit d'une laiterie *avec les meilleurs beignets d'Athènes.* Il est particulièrement attaché à ce quartier car c'est le premier dans lequel il s'est baladé étant enfant, après le sien. Il regarde les enseignes et il essaye de se souvenir quel était le commerce qui s'y trouvait jadis dans ce même bâtiment. Les trottoirs sont très étroits et nous marchons pratiquement sur la chaussée. Les obstacles sont nombreux : des motos, des poubelles, des jardinières, etc. Cepen-

dant, Panagiotis ne se réfère pas à ces problèmes et il insiste pour décrire des histoires de sa famille ; comment son père a rencontré sa mère qui venait ici pour acheter des boutons dans plusieurs boutiques. Soudain, il s'arrête et montre avec joie le rez-de-chaussée d'un bâtiment néoclassique :

> *Parfois je m'arrête alors ici, chez Doris (photo 42), tu sens l'odeur de cannelle et de miel qui vient de l'intérieur ? Regarde comme c'est beau, mais viens par là ! Nous le voyons mieux de l'autre côté du trottoir… [nous nous arrêtons sur le trottoir d'en face]… ici, mon grand-père m'emmenait manger des beignets au miel... il venait aussi avec son grand-père ; moi, je me souviens de trois générations de propriétaires... ils nous connaissent… toute la famille, ils me saluent chaque fois que je passe par là… et je ne me sens pas complètement étranger. Pourtant, je me trouve au cœur de la capitale !*

Nous arrivons à la rue Stadiou. Panagiotis se demande quel est l'endroit le plus pratique pour traverser l'avenue. *Viens, viens par ici, il faut que l'on trouve un passage pour piétons (photo 46)... Allez... ça m'ennuie qu'il soit si loin, il faut aller soit par ici, soit par là*. Il profite de notre attente avant de traverser la rue, pour remarquer :

> *Ce n'est pas seulement les voitures qui ne respectent pas les règles, mais les piétons aussi… regarde comment chacun traverse là où il veut... profitons de ce moment pour regarder un peu les façades en face [il rit]… tu vois, nous avons marché jusqu'à présent en ne regardant que les rez-de-chaussée, on était enfermés un peu dans les ruelles du triangle commercial… non ? Là, regarde quels beaux bâtiments. Est-ce que tu savais qu'autrefois il y a avait un fleuve qui traversait l'avenue Stadiou ?*

En arrivant sur la place Korai, il fait plusieurs commentaires sur l'état de l'espace public, les matériaux du dallage et le mobilier urbain. En lui demandant pourquoi il remarque tout ça dans ce lieu en particulier, il répond :

> *C'est ici que je vois tout ça concentré… dans les ruelles il n'y a pas grand-chose à constater sur l'aménagement, c'est là où il y a un peu d'espace que je peux voir comment l'État tient compte des piétons. Tu vois ces marbres ? (photo 50). Chaque fois, je glisse ici quand il y a de la pluie... ils ont pensé que c'est beau mais pour nous [les piétons] ce n'est pas du tout fonctionnel... et là, regarde ces motos, en réalité ce joli kiosque a pour fonction de protéger les gens qui s'asseyent et pas les motos… mais personne ne s'assied avec toutes ces motos garées autour (photo 51).*

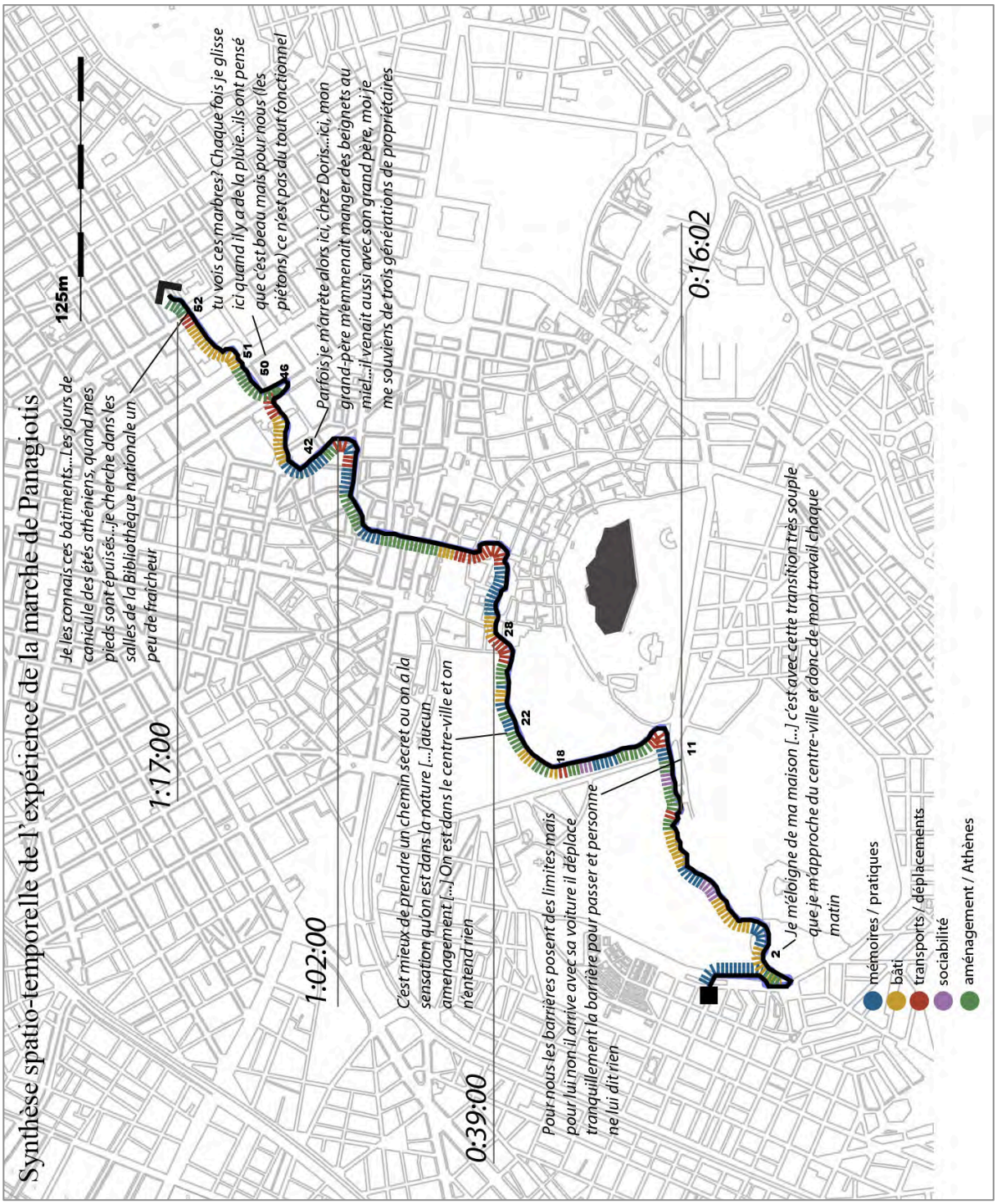
En arrivant à la rue Panepistimiou, quelques mètres avant la fin de notre trajet, Panagiotis saisit l'occasion pour parler de l'étude sur la piétonisation de la rue. Il avoue qu'il est confus ; d'un côté, il est un adepte des piétonisations en tant que *passionné de la marche*, et d'un autre côté, il s'inquiète que la piétonisation programmée ne bouleverse *le caractère authentique des rues centrales :*

> *Il nous faut un peu de tout... je ne sais pas... c'est mon avis... là, par exemple, oui, je ne peux pas nier que ces trois bâtiments de la Trilogie soient une vraie merveille pour la ville, ce n'est pas seulement l'image, ce qui est beau est beau, mais pour moi ce qui compte ce sont les relations que j'ai avec ces bâtiments... je les connais ces bâtiments…. Les jours de canicule des étés athéniens, quand mes pieds sont épuisés... je cherche dans les salles de la Bibliothèque nationale un peu de fraîcheur (photo 52).*

Pendant les dernières minutes de notre trajet Panagiotis parle moins, nous arrivons presque au but de l'itinéraire, et il dit : *Alors, il y a plusieurs livres que je veux chercher aujourd'hui... pour faire quelques cadeaux*. Avant d'arriver à notre destination, il va sur le trottoir est de la rue *Ippokratous* au lieu d'aller sur celui qui mène directement à la librairie. Je lui demande ce qui le conduit à choisir ce côté de la rue, il répond :

> *... ah oui ! Là, je ne sais pas, je suis venu de ce côté car il fait beau aujourd'hui... il y a le parc et il m'a attiré... je dirais que mon choix est parfois conscient et parfois inconscient... mais le plus souvent, je préfère marcher sous les arcades des rues... tu sais, j'adore les passages couverts longeant les rues d'Athènes... c'est une bonne protection contre le soleil, et pour moi c'est une véritable aventure... ils cachent des petits*

trésors… de vieux magasins, des librairies avec des vieilles éditions... je prends mon temps sous ces arcades… je ne sais pas pourquoi... je me sens protégé d'une certaine manière… les vitrines m'attirent et je marche à mon aise sans me sentir obligé de changer de trottoir à chaque instant.



Carte 56 : Synthèse spatio-temporelle de l'expérience de la marche de Panagiotis

Analyse photographique et discourielle de l'expérience de la marche au cours de l'itineraire avec Panagiotis

2

Je m'éloigne de ma maison [...] c'est avec cette transition très souple que je m'approche du centre-ville et donc de mon travail chaque matin

11_

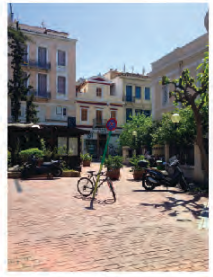
Pour nous les barrières posent des limites mais pour lui non, il arrive avec sa voiture, il déplace tranquillement la barrière pour passer et personne ne lui dit rien

18_

Ce petit cinéma en plein air est un de mes lieux préferés à Athènes [...] chaque fois que je passe par ici en hiver le lieu reprend de la vie dans ma tête...je sens pendant un petit instant la chaleur des nuits athéniennes

22_

C'est mieux de prendre un chemin secret où on a la sensation qu'on est dans la nature [...]aucun aménagement [...] On est dans le centre-ville et on n'entend rien

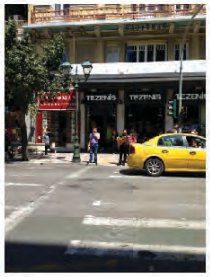


38_

On a considérablement amélioré cette place. Ce n'est pas la piétonnisation qui a amené du monde [...]elle a commencé à être fréquentée quand les bars et les cafés qui y ont ouvert sont devenus à la mode

42_

Parfois je m'arrête alors ici, chez Doris...ici, mon grand père m'emmenait manger des beignets au miel...il venait aussi avec son grand-père, moi je me souviens de trois générations de propriétaires



46_

Viens, viens par ici, il faut que l'on trouve un passage pour piétons...ça m'ennuie qu'il soit si loin, il faut aller soit par ici soit par là

50_

tu vois ces marbres? Chaque fois je glisse ici quand il y a de la pluie...ils ont pensé que c'est beau mais pour nous (les piétons) ce n'est pas du tout fonctionnel

51_

Ce joli kiosque a pour fonction de protéger les gens qui s'asseyent et pas les motos... mais personne ne s'assied avec toutes ces motos garées autour

52_

Je les connais ces bâtiments...Les jours de canicule des étés athéniens, quand mes pieds sont épuisés...je cherche dans les salles de la Bibliothèque nationale un peu de fraîcheur

Figure 57 : Analyse photographique et discourielle de l'expérience de la marche au cours de l'itinéraire avec Panagiotis

9.2.2 Sur les traces de la mémoire : marcher avec Maria

Maria est dentiste pour enfants. Nous nous sommes rencontrées à un festival de musique dans le Péloponnèse. En parlant de nos lieux préférés à Athènes, elle m'a confié qu'elle est passionnée par le centre-ville qu'elle adore *faire à pied ou à vélo*. Maria habite à Plaka depuis 2005, c'est une adepte de la marche : *Je marche beaucoup depuis que j'étais petite, la marche est intégrée dans mon style de vie maintenant* ; elle adore particulièrement les rues autour de l'Acropole. Lorsque je lui demande quelle place préfère-t-elle à Athènes, elle répond : *Je ne sais pas, peut-être celle de l'Hôtel de Ville, nous n'avons pas beaucoup de places à Athènes... mais bon, nous pourrions dire que celle-ci est un exemple représentatif de la capitale*. En revanche, Maria s'exprime d'une manière très chaleureuse quand elle parle des rues de son quartier : *Nous avons de très belles rues ici, tiens, Empedokleous, par exemple... elle a une ambiance très familiale... c'est comme Athènes dans les années 50… des enfants y jouent les après-midis dehors* ; elle avoue : *J'évite de marcher dans toutes les zones autour de Metaxourgeio, Votanikos et Omonoia... ce n'est pas agréable de ce côté*. Quand je lui demande de choisir un itinéraire pour un touriste, elle se réjouit : *Mais celui que nous allons faire ensemble ! Je ne sais pas pourquoi les gens ne passent pas par le Jardin royal... c'est un lieu si beau… après la rue Athinas, elle est belle aussi... avec tous ses petits magasins, son brouhaha... moi, j'aime beaucoup*.

Marcher dans les rues de Makrygianni et de Pagkrati, c'est pour Maria *un exercice physique et une occasion de se calmer par rapport au stress quotidien*. Ce n'est pas une marcheuse typique, c'est plutôt une passionnée du vélo et elle participe à tous les événements que l'association des cyclistes, *podilates.gr*, organise à Athènes. Elle note : *J'utilise le vélo en tant que piétonne et la marche en tant que cycliste*. Ce qu'elle aime le plus, c'est d'être à la fois cycliste et piéton, selon le besoin du moment ; lorsqu'elle voit que les trottoirs sont étroits, elle descend de son vélo pour marcher, et quand elle est fatiguée de se balader à pied, elle monte sur son vélo pour traverser plus vite un quartier. La première chose qu'elle avoue au cours de notre entrevue introductive, c'est qu'elle aime profondément son quartier : *J'aime mon quartier car je le connais, chaque jour je marche dans ses rues*. Maria me propose de faire ensemble un itinéraire *familier* et *émotionnellement chargé*. Chaque samedi matin, elle part de son cabinet à Pagkrati pour aller au marché Varvakeios dans la rue Athinas, en faisant une petite pause chez elle à Plaka. Pendant cet itinéraire elle traverse le Jardin royal même si, comme elle l'avoue, ce trajet n'est pas le plus court, mais il a une valeur émotionnelle ; c'est la promenade dominicale qu'elle faisait avec sa mère avant qu'elle ne décède. Répéter le même itinéraire l'aide à *ne pas oublier*. Elle nous confie : *Chaque fois que je vois les mêmes bancs, que je sens les mêmes odeurs, j'ai la sensation que ma mère est quelque part à côté*.

En traversant le jardin, Maria lie chaque endroit à un souvenir particulier qu'elle a de sa mère. Son expérience du présent est ainsi imprégnée d'expériences qu'elle a vécues autrefois sur les mêmes lieux[2982]. Pour elle, le trajet ne cache aucune surprise, mais le fait de le répéter renforce son ancrage émotionnel dans l'environnement. La première partie de son itinéraire a un objectif précis, arriver rapidement chez elle, or, Maria vit le parcours comme une promenade entre deux lieux ayant une forte signification : son quartier où elle travaille, Mets, là où elle passe toute la journée, et celui où elle a choisi de vivre, Plaka. Nous avons commencé l'itinéraire dans la rue Archimidous qu'elle aime particulièrement car elle reflète *une image d'une vieille Athènes*, et dès les premiers

[2982] DEGEN, M.M., ROSE, G., « The sensory experiencing of urban design. The role of walking and perceptual memory », *Urban Studies*, vol. 49, no. 15, 2012, pp. 3271-3287

pas, elle utilise les mots : *chaleureux, familial, amical, simple, calme*. Le fait que *les enfants ici jouent encore dans la rue* la remplit d'optimisme pour l'avenir de son quartier :

> *Cette rue exhale de l'histoire... tu savais qu'ici vivait toute l'aristocratie athénienne des années 50 ?... Les maisons sont entretenues, tout est calme, les vérandas avec des géraniums et des jardins fleuris... c'est agréable non ? Ensuite, certes il y a des trottoirs très larges... il y a de l'espace pour que les enfants jouent, que les personnes âgées lisent leurs journaux... il y a de l'espace... il y a toujours du monde dans ces petits restos... les parents y dînent tandis que les enfants jouent à quelques mètres... des images que l'on ne voit plus très souvent à Athènes... l'on entend très rarement des voitures, ici... seulement des cigales*

Quelques mètres plus loin, nous empruntons la rue piétonne *Agras*. Maria est particulièrement critique face au comportement des autres habitants du quartier ; pour elle, une rue piétonne doit être surtout *respectée par les habitants qui l'utilisent comme telle :*

> *Celle-ci est une très belle voie piétonne... quelques mètres plus loin, se trouve la maison de Seferis... tu le savais ça ? [Dit-elle avec fierté]. J'aime vraiment passer par ici à pied à côté de cette verdure, mais par contre, regarde le ! Ça me rend malade vraiment… tu vois... tout le monde se plaint du manque de respect des voies piétonnes et ils ne comprennent pas que ce manque de respect commence par les habitants du quartier... tu vois, les gens qui passent par cette rue piétonne ne sont pas des étrangers... ils habitent dans les immeubles autour de cette voie, que peut-on ajouter... ils n'ont jamais imaginé un autre usage pour leur rue que celui du parking.*

Maria aime beaucoup passer par cette petite rue qui est *mythique* et *étrangère* à ses yeux, et qui éveille son imagination. Elle avoue que plusieurs maisons qui s'y trouvent sont un mystère ; elle travaille depuis plusieurs années dans le quartier mais elle ne connaît pas leur histoire. Lorsque je lui demande ce qu'elle entend par histoire, elle répond : *Leur histoire, tu sais, qui y vit… je ne vois jamais personne et les fenêtres sont fermées*. Maria s'approche doucement de l'entrée d'une des maisons de deux étages qui a l'air abandonnée :

> *Viens voir, viens voir [elle parle à voix basse], regarde tous ces chats, quelqu'un doit les nourrir, ils sont de plus en plus nombreux mais on ne voit jamais personne… chaque fois que je passe par ici, je choisis ce trottoir pour voir si je rencontre quelqu'un... mais chaque fois, c'est la même chose... j'imagine qu'une dame fantôme vit derrière ces fenêtres.*

En avançant dans la rue, elle parle de la convivialité qui caractérise le quartier ; ce qui la stupéfie, c'est que *les personnes entretiennent l'espace commun dans les endroits les plus étranges… là, où on ne l'imaginerait jamais.*

> *Regarde cette petite ouverture de la rue, ces escaliers, j'ai vu plusieurs fois des femmes qui sortent avec leurs pantoufles pour donner à manger aux chiens du quartier. Elles parlent entre elles s'asseyent sur ces escaliers... il y a une synergie, un soin... une complicité, comment pourrais-je te le décrire ? Je me rappelle quand je suis arrivée dans ce quartier pour la première fois, je suis passée par cette rue et j'ai vu cette scène, je me suis dit... ah, ce quartier est fait pour moi ! Je suis tombée amoureuse de l'endroit, ici… dans la rue ! [Elle parle avec nostalgie]*

En nous approchant de l'ancien Stade le bruit de l'avenue Kifissias nous oblige à monter la voix. Maria dira :

> *Oui, par ici ce n'est plus très calme on dirait... [rires] mais en même temps, il y a du monde... des gens qui passent… même des voitures... là, peut-être c'est un cas particulier... car le trafic est intense, mais la nuit par exemple, la présence des voitures me rassure (**photo 11**)... sinon je ne pourrais pas circuler à pied par ici... avec les voitures j'ai l'impression que quelqu'un m'observe... tout est désert la nuit... il n'y a pas de magasins... au moins avec les voitures je ne me sens pas toute seule dans la rue.*

Lorsqu'elle rentre tard chez elle, Maria préfère ne pas traverser le jardin, elle fait *un petit détour* et elle suit le grand trottoir de l'avenue Vassilisis Sofias : *Là, il y a des lumières et je me sens davantage en sécurité.* Nous attendons quelques instants devant le feu rouge avant de traverser l'avenue et d'arriver à l'entrée du jardin. Maria est pressée de me montrer *comment notre promenade prendra d'autres significations dans ce jardin*. Elle déplore la liaison entre le Jardin royal et l'ancien stade : *Pour un touriste qui est à pied il n'y a ni continuité acoustique ni continuité visuelle.*

> *Ce passage est particulièrement gênant... il y a toujours du trafic et tu es obligée d'attendre longtemps avant de traverser la rue... c'est dommage, après avoir visité l'ancien stade, on se sent découragé et on perd toute envie de visiter le jardin…*

Maria, traverse tous les jours ce dernier, mais elle n'y va jamais pour se promener, elle a choisi d'inclure ce lieu dans son itinéraire quotidien en tant que *passage intermédiaire*. Pour elle, c'est une occasion de profiter d'un environnement naturel ; elle regrette que les parcs publics ne soient pas des lieux de prédilection pour les pratiques des Athéniens. Elle pense qu'il y a suffisamment d'espaces verts dans la ville *mais les Athéniens n'ont pas une tradition des jardins publics :*

> *Les seuls gens que je vois dans le jardin sont des vieux (**photo 14**) qui sont assis et qui papotent sur les bancs... les mêmes visages chaque jour... pourquoi, par exemple, un employé ne choisit-il pas de raccourcir son itinéraire par le jardin… c'est comme si nous considérions qu'il ne faisait pas partie de la ville... les gens ne marchent que sur les trottoirs... c'est ça la norme... mais qui va aux parcs ? [Elle hésite un peu] Le parc ce n'est que pour les dimanches... même pas...*

Elle se sent très proche des habitués du jardin et le fait d'y passer quotidiennement lui permet de sentir qu'elle fait partie des *fidèles et des admirateurs du jardin :*

> *Quelques mètres plus loin, il y a un café très pittoresque avec des jasmins... je venais ici avec ma mère... on rencontrait toujours les mêmes retraités assis sur les bancs. Chaque fois que j'y vais maintenant, je ne trouve que des touristes... et surtout des Français... c'est normal, ces gens viennent d'un pays où il y a une tradition des parcs... les Grecs ne se sentent pas à l'aise dans un parc… être assis sur la pelouse et faire une activité autre que manger ou boire… lire un livre par exemple.*

D'après elle, cette faible fréquentation du jardin n'est pas le résultat d'un mauvais aménagement ou d'un manque de signalisations :

> *Et là, il n'y a aucun problème en matière d'aménagement… c'est culturel je pense... peut-être [elle hésite] sentent-ils une certaine insécurité car il y a des zones où l'on est tout seul... mais l'on exagère par rapport à tout ça, je trouve... ils ne viennent pas au jardin... ils ne le connaissent pas et ce que l'on ne connaît pas, on le diabolise, non ? On pense que c'est dangereux car c'est inconnu.*

Pendant les mois d'été, traverser par le jardin est, pour Maria, une nécessité vitale pour échapper aux températures élevées. Le fait de *faire une petite pause pour se rafraîchir* lui permet *de reprendre de l'énergie* pour achever son itinéraire.

> *Quand le thermomètre monte à quarante-cinq degrés, traverser le jardin est crucial, c'est très agréable, je peux respirer, prendre du courage, c'est une parenthèse... je pense à autre chose et puis, tu sais... les petits oiseaux, les fleurs... il y a une certaine ambiance.*

Nous nous approchons de la sortie du jardin, elle ralentit ses pas et elle laisse que tous les gens qui nous entourent passent par la seule porte de sortie sur l'avenue Olgas.

Je ne veux pas vraiment quitter le jardin… il ferme à dix-sept heures ! Tu sais, à mon avis un vrai problème d'accessibilité aux parcs ce sont les horaires d'ouverture... j'aimerais vraiment les intégrer dans mon itinéraire mais si le jardin est fermé je suis obligée de faire le tour... aller de l'autre côté, passer par Syntagma... et donc finalement, je prends le métro, je n'ai pas envie de marcher.

Nous attendons sur le trottoir avant de traverser l'avenue Amalias pour rejoindre la rue Nikis, autour de nous il y a plusieurs touristes avec des bouteilles d'eau à la main.

*Il fait chaud non ? Nous n'avons pas de trottoirs à Athènes ! [Gênée] Le trottoir c'est une notion en voie de disparition ! (**photo 19**). Là, tu verras, on arrive dans mon quartier… tu marches dans la rue... tu es obligé… moi qui marche parfois avec mon vélo pour faire du lèche-vitrine en rentrant chez moi, je ne peux pas le faire sur les trottoirs… je gêne les piétons, sur la chaussée je risque de me faire écraser par une voiture. À Plaka au moins je peux marcher au milieu de la rue comme jadis.*

Cependant, elle ne croit pas que l'élargissement des trottoirs soit une solution :

*La solution, c'est que les gens apprennent à aimer à marcher… être sûr et confortable dans la rue… oui, mais là, je te parle d'autre chose… tu as vu qu'aucun couple ne peut marcher ici côte à côte en discutant ? Le problème est social à mon avis… tout le monde marche comme des soldats seuls en regardant le sol d'un trottoir de cinquante centimètres. [un petit train touristique passe à ce moment à coté de nous] Ah, et j'avais oublié ! Le fameux petit train de Plaka ! Comme si on avait suffisamment d'espace pour marcher et pour se garer, nous subissons aussi ce bruyant petit train qui n'arrive même pas à faire des virages dans ces ruelles (**photo 21**).*

Maria demande si nous pouvons faire une petite pause chez le marchand de légumes au coin de la rue Nikis. Elle s'arrête à l'entrée du magasin et salue le commerçant, il lui demande comment elle va et elle lui demande si il a des courgettes biologiques cette semaine :

*Nous sommes un peu comme dans un village ici, non ? (**photo 23**) Nous aimons notre quartier... nous nous connaissons tous entre nous et tu sais, personne n'aime les voitures… c'est peut-être pour ça que j'ai choisi d'habiter dans ce quartier [elle dit au revoir au commerçant] j'aime faire mes courses ici… quand j'ai un petit panier c'est pratique… ma maison, tu verras, ce n'est pas très loin*

Maria reste un instant au croisement de trois rues en essayant de décider laquelle prendre. En effet, elle explique, qu'en raison de la taille des îlots, il n'y a pas une grande différence entre une rue ou l'autre, tout dépend de l'heure ou de son humeur pour choisir l'une d'entre elles. En lui demandant sur quels critères elle se fonde, elle hésite un peu avant de répondre :

*Instinctivement... je n'ai pas de plan, tu sais... ce n'est qu'en arrivant à la maison que je me rends compte du détour que j'ai fait... peut-être je me dirige vers la rue qui me semble la moins encombrée… mais c'est difficile pour les habitants d'avoir une voiture ici de toute façon… ceux qui traversent le quartier en voiture sont ceux qui viennent d'ailleurs... où se garer ? Quand je suis chargée avec mes sacs de légumes [elle rit] je choisis la voie la plus directe. Nous sommes plus flexibles, nous les piétons, c'est vrai, mais cela ne signifie pas pour autant que nous n'aimons pas également le confort ! (**photo 26**)*

Elle regrette que l'espace public soit surtout aménagé par rapport aux automobilistes. Les potelets sur les trottoirs ne contribuent pas à ce qu'elle se sente plus sûre ; au contraire, elle montre très souvent, au cours de notre trajet, des endroits où elle a des difficultés pour accéder avec son vélo. Maria choisit ses trajets en fonction d'un *certain niveau de confort*, elle évite les grandes rues et elle préfère emprunter les voies piétonnes. Elle n'aime pas trop la foule, et chaque fois qu'un trottoir est encombré, elle change vite son chemin. Cette habitude est *un*

réflexe, dit-elle, qu'elle a en tant que cycliste, elle cherche toujours des *ouvertures* ou des *passages* qui lui permettront d'avancer plus vite.

> *Viens, nous allons par là, je préfère la rue Aiolou à Athinas, on peut y parler plus facilement, c'est calme... tu vois comme c'est joli ici, il y a beaucoup de monde maintenant car les commerces sont ouverts... il faut passer le soir pour voir... tout est vide, enfin, il y a des gens qui passent par-ci par-là… mais après la clôture des commerces, rien ne bouge vraiment… pourquoi alors passer par ici ? Les rues sont confortables… tout est piétonnisé.*

En arrivant au triangle commercial, Maria me montre des lieux qu'elle connaît bien et qui sont liés à ses activités quotidiennes :

> *Je viens ici pour papoter avec mes amis... il y a aussi des magasins de chapeaux en lin qui sont très à la mode en été, ou des petits objets d'art pour la maison quand j'ai envie de changer l'ambiance. Dans la rue Kalamiotou, il y a l'école où je fais du yoga ! Tu as vu comment j'ai arrangé les choses pour que tout soit à portée de main autour de mon quartier... je fais tout à pied... ça me donne la possibilité de changer mon trajet jusqu'au dernier moment, un peu comme à vélo... pas de contraintes de sens uniques ou de parkings… et comme ça, je combine des petites choses dans ma journée… je m'arrête soudain si j'ai envie d'acheter un pot de basilic [rires].*

Maria indique qu'elle aime marcher dans les ruelles du centre commercial. Les choses qui l'attirent sont son *ambiance* sa *transformabilité* et sa *multiethnicité.* Elle souligne qu'à chaque fois qu'elle passe par là, quelque chose a changé. Les placettes du triangle commercial sont pour elle *une surprise toujours agréable pendant la marche*.

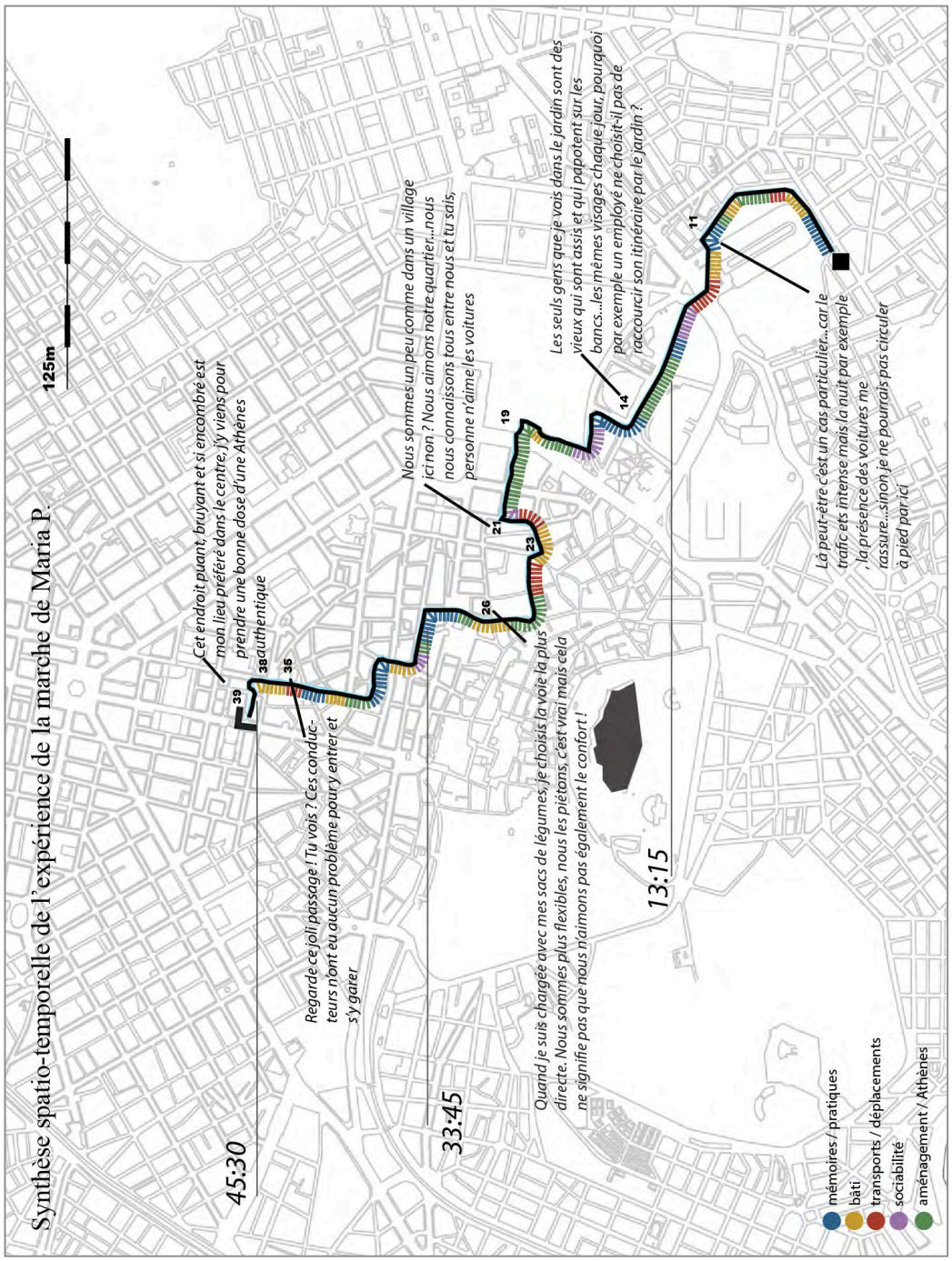
> *Il est beau ce quartier d'Athènes… sur cette petite place tout le monde vient pour profiter du soleil, je pense, ou pour les fleuristes* ***(photo 32)****… pour l'ambiance en tout cas... c'est à la mode maintenant... et là, tu connais ce nouveau resto ? Il y a un chef égyptien et tous les plats sont bon marché en plus... pour nous qui habitons dans le centre, les lieux favoris sont les mêmes... on se croise plusieurs fois dans la semaine et c'est drôle ! Nous ne nous connaissons pas mais en même temps c'est comme si nous nous connaissions.*

En nous approchant du marché central au poisson, Varvakeios, elle remarque : *Depuis quelques mois, j'ai l'impression que les piétons sont plus nombreux que les motos sur les voies piétonnes*. Selon elle, bien que ce soit un bon indice du changement de mentalité, le plus grand ennemi des modes doux est *l'indifférence et la négligence* de l'État qui ne surveille pas les usages dans les rues.

> *Regarde ce joli passage ! Tu vois ? (****photo 35****) Ces conducteurs n'ont eu aucun problème pour y entrer et s'y garer ! Toutes ces personnes qui passent à côté et qui le voient... ce sont des habitants de cette ville, eux aussi... mais ce qui est vraiment hallucinant, c'est que cette image qui nous choque est considérée comme normale par une grande partie de la population... personne ne dit rien... alors, ce n'est pas l'exception, c'est la règle.*

Avant d'arriver à notre destination, Maria accélère son rythme, nous sommes en retard par rapport à ce qu'elle a prévu et elle est pressée de trouver du poisson frais avant que le marché ne ferme.

> *Une bonne fin pour notre promenade, non ? Viens, viens vite, c'est presque fini... on ne trouvera pas grande chose ! (****photo 38****) Cet endroit puant, bruyant et si encombré, est mon lieu préfère dans le centre, j'y vais pour prendre une bonne dose d'une Athènes authentique... ici, j'ai l'impression de vivre à la frontière entre le passé et le présent de la ville ! Allons-y ! (****photo 39****)*



Carte 57 : Synthèse spatio-temporelle de l'expérience de la marche de Maria

Figure 58 : Analyse photographique et discourielle de l'expérience de la marche au cours de l'itinéraire avec Maria

9.2.3 Les pas captifs : marcher avec Loizos

Avec Loizos nous nous sommes rencontrés en 2013, dans un café que nous fréquentions tous les deux à l'époque à Athènes. Il travaillait comme serveur et pendant ses petites pauses nous avons eu l'occasion de parler de la vie quotidienne de la voie piétonne sur laquelle se situait le café. Dès le début de notre discussion, il était clair que Loizos est particulièrement intéressé par les espaces publics athéniens. Il était au courant de tous les grands projets d'aménagement annoncés pour la capitale et il parlait avec enthousiasme de la qualité et de la beauté de certaines rues du centre. Loizos est propriétaire d'une imprimerie qui se trouve dans les tribunaux civils d'Athènes. Après la fin de son travail *officiel*, comme il le qualifie, il enchaîne avec des emplois précaires afin de compléter son revenu. Il écrit des scénarios pour le théâtre, et quelques jours par semaine, il travaille comme serveur dans le quartier de Petralona. Au cours de notre entrevue introductive, Loizos nous a confié : *Les rues d'Athènes m'intriguent particulièrement*. En effet, il recourt à la marche comme mode principal de déplacement dans la ville, même pour de longues distances. Il habite depuis l'âge de dix-huit ans dans le centre. S'il avait le choix, il préférerait avoir une maison *autour de l'Acropole ou dans une des rues des alentours... pour se déplacer facilement et pour le paysage magique*. Il marche pour aller à son travail, mais aussi pendant son temps libre. Une des raisons principales pour lesquelles il ne veut pas quitter le centre, c'est parce qu'il fait *tout à pied*. Il choisit ses itinéraires surtout en fonction de leur utilité ou de leur beauté, et il ne se précipite pas : *La vitesse… non, quelle vitesse ? Quand on marche, il n'y a aucune vitesse*. Lorsqu'il prend le métro il utilise surtout les stations *Monastiraki* ou *Akropoli*. Loizos aime *toutes les rues autour de Plaka, Aiolou et Thisio, ainsi que le quartier de Petralona*. Le fait de pouvoir être en contact avec des antiquités, est pour lui un des plus importants avantages de marcher et d'habiter dans le centre. Une de ses rues préférées est Kallidromiou à Exarcheia, qu'il considère un quartier très actif pour ce qui est de la mobilisation sociale. Il précise : *Tu connais l'histoire de la place... elle a été faite à l'initiative des habitants... la verdure... toutes ces belles choses, je suis ému, car je marche et l'on sent que même les jardinières ont été créées par les habitants*. Il ne trouve aucun intérêt à marcher dans la partie *qui commence à Omonoia et dans la rue Pireos, jusqu'à Iera Odos*. En revanche, il admire particulièrement la partie est de la rue Ermou qui a été nouvellement aménagée : *Ah, c'est un espace public merveilleux, l'on y marche et l'on se sent vraiment heureux… c'est comme en Europe*. Il considère qu'un touriste qui vient pour la première fois à Athènes, devrait aller se balader dans le quartier d'Exarcheia, *là où se trouve la vraie vie,* jusqu'à la voie piétonne de Dionisiou Areopagitou, *qui présente le visage officiel de la ville*.

Nous avons commencé notre itinéraire un après-midi après la fin de son travail. Nous nous sommes retrouvés dans la rue *Evelpidon* afin de faire ensemble *le long trajet de retour chez lui.* Dès le début, Loizos fait *des choix conscients* par rapport au cheminement à suivre. Il préfère aller par là où il y a *le moins de bruit* afin de pouvoir *se détendre après une journée fatigante.* Il marche en regardant très souvent vers le haut plutôt qu'en se concentrant sur les dalles des trottoirs. Il laisse son regard monter vers le haut des immeubles, vers les points où il y a de petites ouvertures entre les bâtiments et vers le ciel.

> *Je te propose qu'on monte par ici, c'est un petit détour, mais je le préfère... il y a cette dalle surélevée au-dessus de l'avenue… elle a été aménagée en place publique, elle se trouve au-dessus de l'avenue... par là, viens... tu vois, nous pouvons regarder loin... vers ces collines vertes... parfois, si j'ai de la chance, en hiver le ciel est très beau et l'on voit ces toits en briques. Il n'y pas que du béton à Athènes... je l'oublie parfois. Là, c'est un espace public que très peu de personnes connaissent. Les gens n'aiment pas traverser par cet endroit, il est éloigné de la rue... moi-même, je ne viens jamais ici, sauf quand je fais ce trajet quotidien de retour à la maison.*

Même si Loizos aime la vue que ce lieu offre, son aménagement ne lui plaît pas :

> *On n'a pas de vrais parcs urbains... et je pense parfois… est-ce que c'est lié à notre culture... mais comment faire de toute façon... rien n'attire au niveau du sol... les dalles sont cassées et partout l'on voit des nivellements dangereux, des bancs cassés aussi... ensuite, tout le monde lie le sentiment de dépaysement à sa maison de campagne... personne ne vient s'asseoir seulement pour le plaisir de s'asseoir dans les parcs ; moi par exemple... quand je vais à l'étranger je cherche d'abord à visiter les places et ici je n'y vais jamais.*

Nous passons par une petite ruelle parallèle à la rue centrale en nous dirigeant vers le parc *Pedio Areos*. Loizos note : *Par ici j'ai l'occasion de me sentir serein et près de la nature*. Nous marchons au milieu de la rue, car les trottoirs sont inaccessibles à cause des voitures stationnées et des petits arbres. Il fait chaud, et Loizos cherche constamment de l'ombre. Le contact avec la verdure est pour lui *une bonne raison pour marcher.* Il indique à chaque pas les anomalies du sol et il adresse un regard très attentif aux petits détails de l'environnement physique.

> *Ce qui me rend triste à Athènes, c'est que chaque petit coin est détruit… des nids-de-poule sur la route ! Pas de trottoirs, et quand il y en a, ils ne sont pas du tout utiles. (**photo 5**) Mais oui, regarde quand le trottoir fait cinquante centimètres de largeur et que nous avons l'ambition d'y planter aussi des orangers... regarde... les gens marcheront forcément sur la chaussée, comme nous le faisons en ce moment.*

> *Je n'arrive pas à ne pas remarquer le pavé… j'ai tendance à regarder vers le haut, mais combien de fois suis-je tombé à cause de cette habitude ! [rires] C'est comme une pâte, l'asphalte, comme une pâte hasardeusement moulée... les trottoirs sont minuscules et pourquoi avoir envie de marcher sur une bande surélevée encombrée de bagnoles, de déchets et où il faut se baisser pour éviter une branche d'un oranger...*

Loizos regarde les voitures avec hostilité, et lorsque je lui demande ce qu'il pense de la circulation des voitures dans le centre historique, il répond qu'elles doivent être bannies. Cependant, il ajoutera : *Mais nous en avons besoin, or, un respect tacite a disparu. Ce sont les trottoirs qui manquent… des trottoirs suffisamment larges et pas encombrés par un millier de choses, comment éviter de se casser une jambe, et quand on porte des tongues en été... la marche n'est vraiment pas confortable.* Il nous dirige vers une des entrées du parc et il constate : *Le parc, c'est une chance pour la ville car il est grand, il y a de l'ombre et il est assez frais avec toutes ses petites fontaines.*

> *Regarde qui utilise les espaces publics… les immigrants, des gens qui ont une culture du dehors... c'est magnifique, (**photo 10**) ça me plaît tellement de regarder des gens jouer dans l'espace public, regarde quelle beauté, et c'est si simple, ils n'ont pas dépensé des millions pour faire ce petit jet d'eau... car avec quarante degrés, l'eau manque à Athènes… comment marcher sans avoir ces repères de fraîcheur ?*

Au cours de notre balade dans le parc, Loizos se réfère souvent aux autres villes, aux parcs qu'il a visités pendant ses voyages, et il fait la comparaison avec Athènes. Il utilise le mot *scène*, chaque fois qu'il parle du paysage public. Il explique que les scènes sont pour lui des cadrages potentiels, des instantanés. Il note très souvent la qualité des matériaux et la lumière des surfaces quand il marche. Il avoue : *À certaines heures de la journée, quand le soleil se trouve à midi, tout est si brillant que je n'arrive pas à regarder au loin... tout ce que je fais, c'est essayer de me protéger de la chaleur.* Loizos admet qu'il ne pense jamais à aller au parc avec ses amis, il aime le traverser mais il ne le choisirait pas comme destination de recréation.

Les espaces publics sont utilisés par des immigrants… et, à mon avis, ils ont raison… vu que personne d'autre ne les utilise, ce qui est regrettable… oui, c'est triste, et il y règne une ambiance générale de peur... les Athéniens n'ont pas envie d'utiliser ces lieux.

Il est attentif aux nouveaux aménagements effectués dans le parc ; il montre le nouveau dallage et les bancs. Quand je lui demande s'il trouve que cet aménagement est réussi, il répond :

Si tu veux mon opinion, avec tout cet argent qu'on a dépensé dans ce parc, nous aurions pu créer mille petits parcs ailleurs dans la ville. Et puis les matériaux... ne crois pas qu'ils soient de bonne qualité... Apres six mois, on doit les changer... où va tout cet argent en réalité ? Ceci me déprime aussi... l'on sent une injustice lorsqu'on voit de beaux espaces... il y a ce sentiment que le beau ne va pas durer longtemps.

Loizos marche rapidement, en regardant à droite et à gauche comme s'il cherchait quelque chose dans le parc. En voyant une bande d'enfants jouer à une fontaine, il s'exclame :

Ah c'était ça que je voulais te montrer... regarde ! Regarde ! C'est super, quelle beauté... ce serait génial si nous faisions tout ça… tu vois qui utilise la fontaine spontanément ? Moi, ça m'émeut tout ça... Ces scènes pendant mes itinéraires... car je souris... comment ne pas être content... et là, les vieux (il rit), tranquilles avec leurs chaises pliables, ils jouent aux échecs.

Après la scène des enfants, Loizos accélère ses pas. Il n'y pas beaucoup de gens autour de nous. Il souligne :

Là, théoriquement il faudrait qu'il y ait beaucoup de monde, non ? Le soir personne ne vient ici... personne ne vient... moi, avec mes amis, nous allons le soir à la place Mavili... tu sais pourquoi ? Car il y a tous ces bars autour… c'est comme si nous ne nous sentions bien dans une place que lorsque nous pouvons prendre notre petit cocktail... je marche vite, moi... même quand je porte un sac très lourd... viens par là, nous allons sortir du parc.

Au croisement avec la rue Patission, il semble être très impatient en attendant que le feu passe au vert pour les piétons.

L'asphalte est comme un four autour de nous, il faut traverser vite... en plus, je veux te montrer quelque chose de l'autre côté... [nous traversons la rue] Viens, tu vois ce trottoir ? Qu'est-ce que tu constates ? Il n'y a aucune continuité dans les dalles… en sus des nivellements dangereux, pour moi, tout ça ne sert à rien, une dalle par-ci, une autre par là, des dalles jaunes… donc, je fais très attention quand je marche, oui pour ma sécurité… mais c'est l'esthétique aussi qui compte, non ? Ce n'est pas heureux de dire ça, mais il y a déjà tellement de chaos dans le paysage et sur le trottoir, que j'aspirerais à quelque chose de plus modeste... fonctionnel uniquement.

Ici, tu vois ces voitures, elles sont passées avec le feu orange, je pense que ça n'existe qu'en Grèce ça, le feu orange… il faut que tant le piéton que le conducteur soient vigilants... le feu orange est un vrai danger… les voitures ne s'arrêtent jamais en Grèce

*Et regarde tous ces trous sur le trottoir et tous ces couvercles pour les réseaux qui passent dans le sous-sol... mais dans d'autres villes, ils mettent où tout ça ? (**photo 16**) Tiens, je t'invite à une bouteille d'eau [il entre dans un magasin].*

En sortant du commerce, Loizos semble être énervé : *Eh oui ! Ça m'énerve ça ! Tous les deux pas il y a des gouttes qui tombent sur ma tête à cause des climatiseurs qui sont accrochés aux balcons des immeubles.* Il nous conduit vers la rue Mavromataion : *Il faut éviter la circulation mais j'aime bien par là aussi, parce que ce trajet m'offre une bonne surprise à la fin.* Cette surprise, c'est le musée Archéologique. Il se laisse distraire par les

vitrines et il parle moins : *Tous ces magasins avec des antiquités, je les adore, j'ai l'impression qu'ils sont là depuis des siècles.*

Notre trajet est interrompu par la fermeture du musée et nous commençons à marcher sur le trottoir en longeant l'îlot de ce dernier. Loizos est particulièrement critique face au mobilier urbain :

> *Là, c'est un exemple flagrant que les responsables font des choses par routine sans dépenser la moindre seconde pour réfléchir... regarde, [énervé, il me dit de prendre plusieurs photos] tu penses que c'est une question de quantité notre problème ? Non, c'est évident ! Ce n'est pas qu'on manque de bancs, mais comment et où ils les posent ! À mon avis, c'est de l'hypocrisie… tu vois, ici nous sommes à l'extérieur du musée National, et pour montrer notre hospitalité aux touristes, on met cent bancs qui ne servent à rien et qui sont en plus des obstacles... regarde là, par exemple, ils ont mis celui-là sur la voie réservée aux malvoyants.*

> *Athènes est une ville réservée aux personnes normales (**photo 24**), si tu as une mobilité réduite ou que tu es aveugle, tu ne peux pas vivre à Athènes… il faut que tu sois aussi en bonne forme, sportif… il faut monter, descendre, dépasser des obstacles, une vraie épreuve... mais tu as aussi une vie à vivre... à chaque trou que je rencontre dans la rue, ma colère augmente… mais que faire ? Tu continues à marcher juste en étant de mauvaise humeur.*

Loizos cherche à trouver un passage entre les voitures pour descendre du trottoir et traverser la rue. Il marche plus vite : *Ça me stresse… je ne sais pas où aller, ça m'arrive souvent d'être obligé de faire de très grands détours pour traverser la rue* (**photo 29**). Il salue quelques personnes qu'il connaît, il marche vite et il décrit l'époque où il habitait dans ce quartier : *J'aimais beaucoup ce quartier… c'était authentique*. Il connaît chaque commerce de la rue, mais il se presse d'arriver à la place Kaniggos : *C'est là où commence une ruelle que j'aime beaucoup*. En traversant la place, il se souvient des années où il y avait des travaux : *Ici, les travaux durent vingt à trente ans, tu oublies comment était le lieu avant*. En arrivant sur la voie piétonne de Kaniggos, Loizos indique : *Alors là, il faut que tu commences à prendre tout en photo, il y a un sentiment de stress dans cette rue, elle est petite* (**photo 32**), *elle est piétonnisée et animée mais les motos passent, les pickpockets sont nombreux, je marche et j'ai tout le temps les mains dans les poches pour vérifier si mon portable est toujours là*. Il est surtout attiré par l'ancienneté et par l'histoire des commerces autour :

> *Regarde cette fontaine, ça devrait être un oasis, mais qui peut s'asseoir ici avec toutes ces motos stationnées ?* (**photo 35**) *Mais là, je m'arrête chaque fois pour contempler ce bâtiment, il est pourri mais je l'adore, le commerçant en bas, je le connais… ça fait des années que je l'ai découvert. Quand j'ai décidé de marcher en regardant vers le haut, j'ai découvert une image complètement différente de la ville.*

En sortant sur l'avenue Panepistimiou, Loizos tourne son regard vers un petit colporteur de la rue : *Ah ! Ça j'aime beaucoup ! Je suis fou de ces marchands de fruits et de fruits secs dans la rue* (**photo 43**)*… car lorsqu'on ne voit que du béton, ces images-là donnent de la chair à la ville, de la couleur, un arôme.* Nous traversons la rue Stadiou et à notre droite, il se tourne et regarde la place Omonoia au fond : *Par là, je ne passerais jamais par exemple... et en été surtout… c'est impossible… tu te souviens de ce collage qu'un artiste avait fait en mettant partout du sable ? Tu ris ? C'est au moins une vraie idée ça ! Pourquoi à Paris ils ont fait Paris plage ? Ça me manque cette sensation quand je marche à Athènes... de voir quelque chose et de me dire après, mais qu'est qu'ils ont fait les fous ? C'est génial ! Ça me manque vraiment… un peu d'imagination*. Loizos parle quelques instants sur son portable.

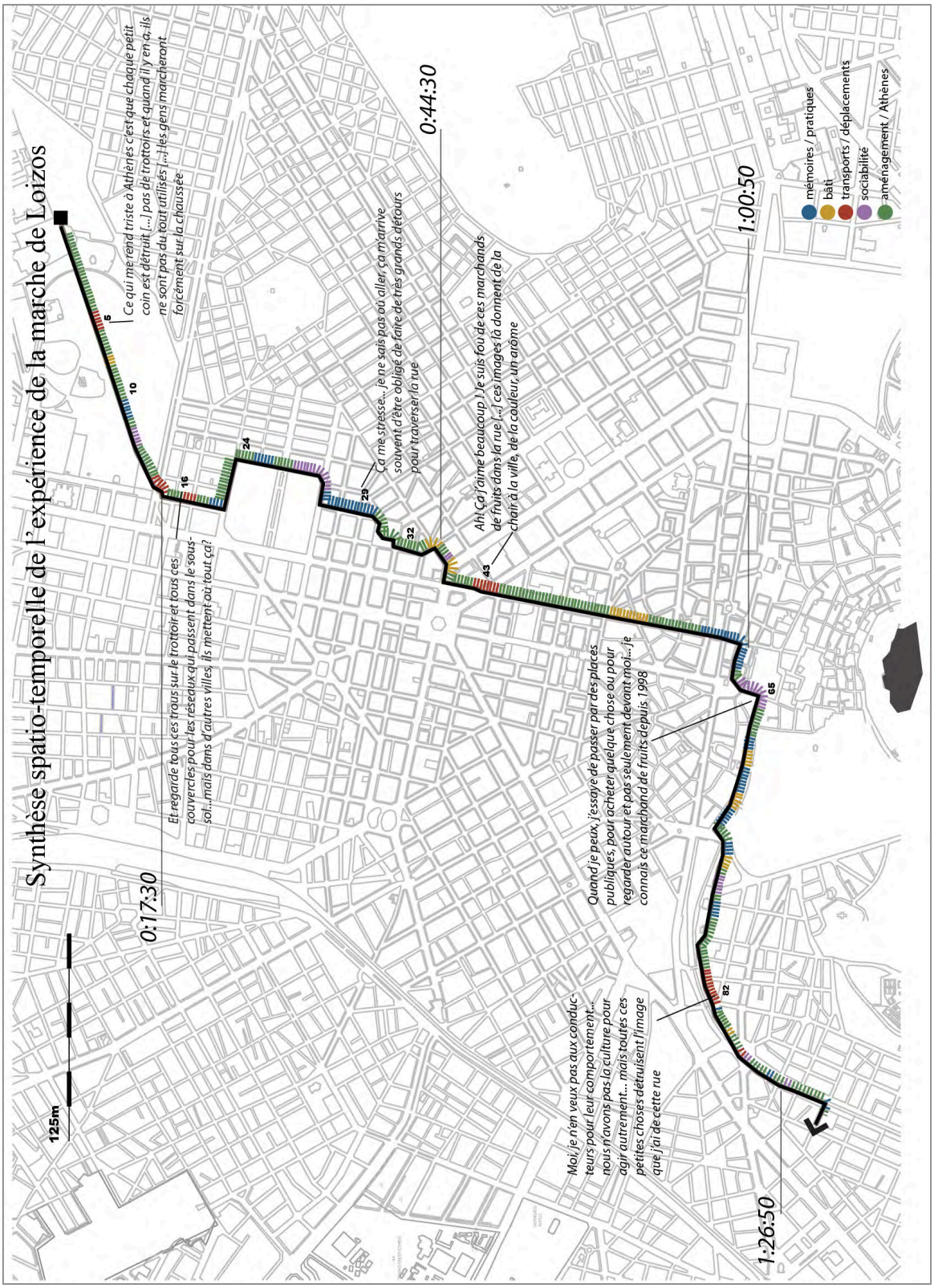
En approchant la place Monastiraki, il avoue : *Quand je peux, j'essaye de passer par des places publiques, pour acheter quelque chose ou pour regarder autour et pas seulement devant moi... ici par exemple, je connais ce marchand de fruits depuis 1998, je viens spécialement pour acheter des fruits* (**photo 65**). En croisant la rue commerciale Ermou, Loizos note : *J'évite Ermou, je préfère des rues avec d'autres couleurs, d'autres sons, ici c'est trop commercial, c'est un peu faux tout ça.* Nous arrivons à la place Monastiraki qui est remplie de monde.

> *Regarde cette beauté-là ! On se sent plus ouvert, on sent l'été ; j'aime regarder tous ces visages différents de touristes et de gens. Ici, je fais partie de la rue... ailleurs, je marche en regardant davantage par terre, mais ici… cette ambiance touristique… c'est la joie quoi… tu sais pourquoi ? Parce que c'est comme si on était en vacances, c'est une parenthèse dans notre routine… nous sommes dans la ville… et chaque fois que je passe par ici, je me souviens des fois où je marche dans les ruelles des îles… je me sens bien... je n'ai pas de mots pour l'exprimer... mais je te le dis, c'est un plaisir de marcher ici.*

Nous marchons dans la rue Adrianou à côté du chemin de fer, le brouhaha ne gêne pas Loizos, il parle plus fort pour que nous nous entendions, il est de bonne humeur. Il connaît assez bien ces rues, il y a travaillé à une époque. Il observe combien de bâtiments sont restaurés et il souligne : *Je préférerais quand même voir un peu plus d'espaces vides... de toute façon, mes yeux reçoivent beaucoup d'information ici… tout est bâti*. Le train passe à côté de nous et Loizos s'exclame : *J'adore entendre le train passer*, *nous sommes dans le centre-ville à côté des antiquités et en plus un train passe avec ce bruit qui éveille une certaine nostalgie... je me détends ici ... avec toute cette foule ambulante... c'est dépaysant pour moi*. Nous passons devant la station de Thisio et nous prenons la rue qui longe les voies ferrées vers le quartier de Petralona. Loizos ne parle pas beaucoup, la stridulation des cigales est très intense ; soudain, il dit : *On peut parcourir Athènes à pied facilement, t'as réalisé la distance que nous avons parcourue ? Et là, du coup, nous nous sommes retrouvés dans un village… il y a de grandes contradictions à Athènes*. Chaque fois qu'il parle d'Athènes il se réfère surtout au centre-ville. La rue dans laquelle nous marchons est une voie piétonne avec plusieurs voitures stationnées et il remarque chaque petit détail :

> *Moi, je n'en veux pas aux conducteurs pour leur comportement… nous n'avons pas la culture pour agir autrement…*(**photo 82**) *mais toutes ces petites choses détruisent la bonne image que j'ai de cette rue... or, personne n'est choquée... nous ne sommes plus choqués… mais nous passons d'une si belle ambiance a une autre très désagréable... c'est toujours comme ça à Athènes.*

Avant la fin du trajet, Loizos indique, qu'au lieu de prendre l'avenue centrale qui conduit directement chez lui, nous allons emprunter une rue *plus calme, plus cachée*. Il regarde quelques graffitis sur les murs et il remarque : *Tu sais ce qu'il manque dans la rue ? De l'émotion*. Devant l'entrée de son immeuble il avoue : *J'ai de la chance d'habiter sur une voie piétonne et en plus juste en face d'une école, car l'école et les gens qui sont dehors pendant toutes ces heures dans la rue, sont la vraie vie du quartier... ils sont le feu de la ville… est-ce que tu comprends ce que je veux dire ?*



Carte 58 : Synthèse spatio-temporelle de l'expérience de la marche de Loizos

Figure 59 : Analyse photographique et discourielle de l'expérience de la marche au cours de l'itinéraire avec Loizos

9.2.4 Dehors à pied, une contrainte : marcher avec Ilia

Ilia est une mère de deux enfants et présidente d'une association d'habitants pour les droits des piétons. Elle a choisi de nous montrer un itinéraire *qui la préoccupe* beaucoup, il s'agit d'un trajet quotidien. Elle part de chez elle et accompagne ses deux enfants jusqu'à l'école ; parcours qu'elle répète, avec quelques variations, l'après-midi. Tout l'itinéraire est pour Ilia une épreuve stressante, surtout car elle est très angoissée par la sécurité de ses deux enfants. Comme elle l'avoue, elle ne marche jamais *tout à fait tranquille* et elle le regrette : *C'est triste à quel point notre espace commun est délaissé*. Elle préférerait vivre dans une banlieue plus verte, loin du centre-ville, mais sa famille pouvait acheter seulement une maison à Pagkrati. La connexion du quartier en bus n'est pas très bonne, ce qui l'oblige à faire plusieurs trajets à pied. Elle marche en moyenne deux heures par jour : *Il me faut quarante minutes pour laisser les enfants à l'école, et quarante encore pour le retour… nous faisons aussi une pause au supermarché*. Pour Ilia les facteurs les plus importants pour le choix de son itinéraire sont la sécurité et le confort, pour elle et pour ses enfants. Elle choisit également son trajet par rapport à l'accessibilité qu'il offre à la poussette : *Oui, ça m'arrive souvent de vouloir aller à un supermarché pour chercher quelque chose de spécifique, mais je ne le fais pas quand je m'aperçois que cette partie de la rue a des trottoirs par lesquels je passe très difficilement avec la poussette*. Malgré le mauvais état des rues dans son quartier, elle apprécie beaucoup les relations quotidiennes qu'elle a avec les commerçants : *Cette ambiance conviviale m'aide à surmonter la colère et le découragement que je ressens chaque fois que je sors dans la rue*. La marche est, avant tout, pour elle un droit qui est cependant très peu revendiqué par les habitants :

> *Il y a cette mentalité qui règne, selon laquelle « ma maison est mon château » et que tout ce qui se trouve à l'extérieur ne me concerne pas… nous choisissons le meilleur bois pour notre parquet et en même temps nous jetons nos poubelles dehors, car nous ne considérons pas la rue comme étant à nous... nous l'utilisons, nous en profitons, mais nous considérons qu'elle appartient à quelqu'un d'autre.*

Ilia se rend à certains lieux dans le centre avec sa famille, surtout pour se promener, mais il n'y a pas une rue qu'elle préfère, elle souligne : *Toutes les places que je connais sont inappropriées pour les fréquenter*. Pour elle, les lieux qui se trouvent autour d'Omonoia sont *à éviter*, elle aime marcher dans les rues Sokratous et Evripidou, mais pas *après le coucher du soleil*. Ce qui la décourage vraiment quand elle marche, ce ne sont pas les ambiances ou la dangerosité de certaines rues, c'est surtout l'invasion de voitures et de motos de tous les espaces publics. Elle considère que les endroits qui sont les plus beaux pour marcher se trouvent dans le centre historique et que surtout autour de l'Acropole ce sont des espaces dépaysants.

Dès le début de notre itinéraire, Ilia se hâte de parler des problèmes des espaces publics dans son quartier. Les trottoirs sont larges, avoue-t-elle, mais il y a de nombreuses malfaçons et des obstacles qui transforment la marche avec des enfants en une épreuve difficile. Pour elle, le problème majeur c'est la non continuité des trottoirs d'un point de vue tant des nivellements que des matériaux :

> *Regarde, n'est-ce pas beau… l'esthétique compte aussi pour moi... il ne suffit pas seulement de pouvoir passer par un lieu… et dis-moi ce que tu observes ici ?… Les trottoirs dans la même rue sont complètement différents les uns des autres, car il y a une limite administrative et le maire d'Athènes a choisi de mettre ce type de dalles, et celui de Vironas, un autre… quand je parle alors des limites qui se présentent sur notre parcours... voilà, il s'agit de ce genre de limites aussi.*

La marche quotidienne est une source d'angoisse pour Ilia, elle a toujours le sentiment qu'elle perd du temps car elle est obligée de faire très souvent des détours pour pouvoir passer avec la poussette et avec son fils aîné

qu'elle tient par la main. Ses pas ne sont pas spontanés, mais calculés et tendus : *Tu te demandes pourquoi je marche si longtemps chaque jour, car je fais des doubles distances en comparaison à d'autres personnes qui n'ont pas de poussette* (**photo 2**)*... j'évite tout le temps des obstacles et j'essaye de traverser la rue quand je vois que le trottoir d'en face est légèrement plus confortable que celui sur lequel je me trouve*. Chaque fois qu'Ilia se réfère au passé, c'est pour faire une comparaison entre l'état des rues quand elle était petite et maintenant. Elle aime la verdure, mais elle avoue que la plantation des arbres sur les trottoirs n'est pas toujours réussie car elle se transforme en un obstacle pour elle et ses enfants : *Oui, les arbres en soi sont magnifiques... j'aime voir un peu de verdure surtout dans cette ville cruelle* (**photo 9**)*... et puis voilà, cette rue est remplie d'arbres sauf qu'ils sont plantés sur des trottoirs d'un mètre de largeur... alors nous, nous sommes obligés d'aller sur la chaussée pour marcher*. Elle est particulièrement hostile aux voitures et cette colère imprègne toute l'expérience de l'itinéraire. Elle montre à chaque occasion des illégalités des conducteurs, elle parle avec frustration et elle avoue qu'elle sent constamment que son espace vital est menacé :

> *Pour nous, le trajet à l'école et aussi une occasion de prendre de l'air... en semaine nous n'avons ni le temps ni le courage d'aller très loin... ce trajet pourrait être une bonne occasion pour se calmer, pour marcher tranquillement, en discutant... mais, chaque fois que je commence une discussion avec mon fils, je m'arrête pour lui dire de faire attention à une voiture qui sort d'un garage... car la voiture est plus importante que les hommes... c'est la mentalité dans cette ville.*

Pour Ilia l'espace de la rue est perçu comme un espace de zones *sécurisées* et de zones d'*angoisse*. À chaque passage pour piétons, elle mentionne un problème qui surgit lorsqu'elle traverse :

> *Regarde, les motos veulent toujours être devant les voitures, et elles se garent sur le passage… parfois je me dis que ce serait mieux qu'il n'y ait pas de passages pour piétons bien délimités… la peinture sur le sol s'efface, ce qui oblige le piéton à être plus attentif... car t'imagines sinon... un touriste faisant confiance au passage... ce serait trop risqué… quand les motos ne montrent aucun respect... prends par exemple le passage en face de l'ancien Stade. Je regarde les touristes qui attendent pendant des heures en espérant qu'une voiture s'arrête pour les laisser traverser la rue.*

Elle se plaint beaucoup du temps qu'elle *perd* en marchant. Pour elle, le trajet quotidien est une nécessité, mais si elle veut marcher pour son plaisir, elle est obligée de se déplacer pour trouver des zones qui lui plaisent dans le centre de la ville.

> *Pour nous, le temps passe avec d'autres rythmes* (**photo 12**)*... je ne peux pas marcher avec mes amies et la poussette, je fais constamment des zigzags, je me plains des trous dans la rue, je descends et je monte sur les trottoirs, et je me trouve coincée entre deux voitures stationnées.*

Elle est convaincue que les rues du centre sont des espaces hostiles pour les bébés dans les poussettes et pour les enfants en bas âge :

> *Nous, les échappements des voitures nous ne les sentons pas directement… mais quand je marche avec mes petits, ils se trouvent exactement à hauteur de leur visage... t'imagines ce qu'ils respirent* (**photo 15**)*. Pour moi, c'est donc un facteur contraignant... je ne prends pas souvent la décision de sortir avec eux pour nous balader dans le quartier.*

Pendant tout l'itinéraire, elle note peu des choses positives par rapport à son expérience en tant que piétonne. Le trottoir n'est pas un espace d'épanouissement mais un lieu de contraintes :

Tout semble être fait pour rendre le trajet plus difficile, même les kiosques à journaux se trouvent sur des trottoirs très étroits... face à tout ce mobilier urbain nécessaire, personne n'a envie de sacrifier le moindre morceau d'asphalte.

Ilia regarde très attentivement les comportements des gens qui sortent ou qui essayent d'entrer dans les bus. Elle avoue que même en tant que passager, elle éprouve un sentiment de frustration. Combiner la marche à pied avec les transports en commun est source d'une plus grande inquiétude :

Regarde cette station-là, par exemple… les personnes qui sortent mais qui n'arrivent pas à monter sur le trottoir, (**photo 31**) *elles sont coincées, entourées d'obstacles ; devant elles, une voiture stationnée, un peu vers la gauche, une poubelle, sur la droite, un poteau de signalisation ; elles sont obligées de rester sur la chaussée pour trouver un petit passage un peu plus loin pour monter sur le trottoir.*

L'organisation de la circulation et les matériaux de l'espace public découragent Ilia qui ne marche que quand cela est nécessaire. Son sentiment de frustration est non seulement lié aux éléments physiques, mais aussi au comportement des autres usagers de la rue :

Les feux, ne restent en réalité au vert que la moitié du temps pour les piétons... après être passé au vert, trois ou quatre voitures passent encore devant toi, et puis encore deux motos... et moi, je me lance à traverser la rue quand le feu commence à devenir rouge… on peut essayer ce que je te dis si tu veux au prochain passage.

En arrivant à l'école, elle avoue que l'itinéraire quotidien n'est pas une partie de plaisir, elle doit faire trop d'efforts, et notamment apprendre à ses enfants comment se comporter dans la rue :

*Mon fils apprend à l'école tous les idéaux du bon comportement dans la rue (**photo 37**), leurs manuels montrent des exemples en Suisse, je t'assure, ils participent même à des ateliers dans les centres d'apprentissage sur le comportement routier… et puis, il sort avec moi dans la vrai vie... il me demande pourquoi ce monsieur fait comme ça, pourquoi nous attendons si longtemps pour traverser la rue... il est confus. Entre la théorie et la pratique des choses… que puis-je répondre ?*

Ilia mesure chaque pas, elle est habituée à penser très à l'avance ses trajets avec précision, elle connaît tous les inconvénients de chaque passage pour piétons et elle sait calculer exactement le temps de la durée du feu vert pour ces derniers. Son trajet présente deux types de situations : lorsqu'elle marche sur les trottoirs et où elle se stresse pour surmonter des obstacles, et les moments où elle traverse les rues.

Tu sais quel est le problème avec les terres-pleins ? Non ? Je sais… il n'y a que les mamans qui le savent… en effet, les terres-pleins n'offrent pas suffisamment de place pour une personne avec une poussette, il faut manœuvrer pour y monter… mais tu n'as jamais assez de temps… le feu vert dure si peu pour nous.

Le discours d'Ilia est assez fragmenté et chaque commentaire correspond à une critique générale sur la ville ou sur un problème qu'elle remarque dans la rue :

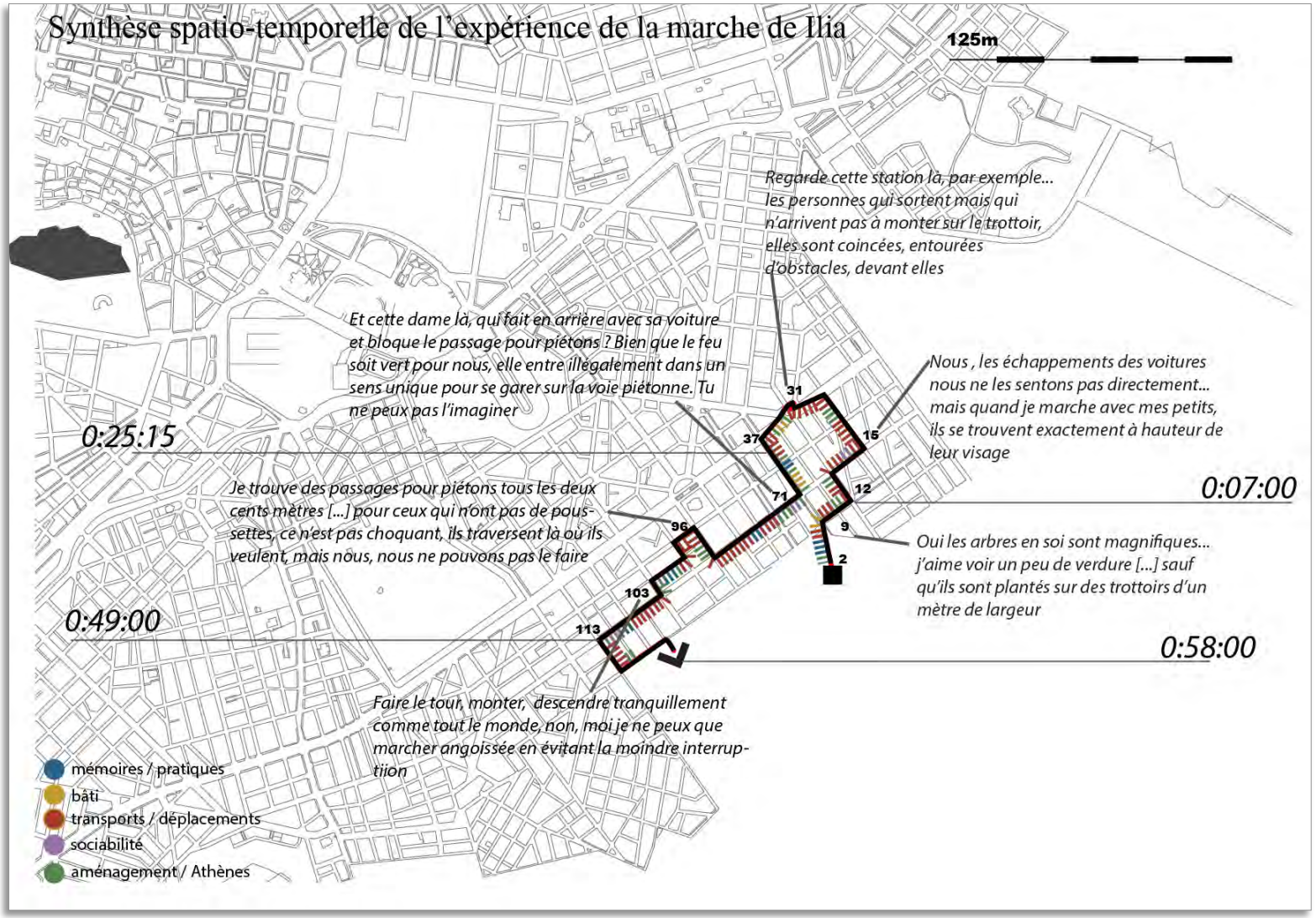
Regarde cette marche, elle est si haute que c'est impossible de la descendre ou de la monter… et tout ça, ce sont des aménagements récents ! Voilà une moto qui roule sur le trottoir sans que personne ne soit choqué, et ce monsieur-là, il se gare sur le trottoir aussi. Bon, lui est un peu respectueux, il a pensé à nous laisser un peu de place. Et cette dame-là, qui fait une marche arrière avec sa voiture et bloque le passage pour piétons ? Bien que le feu soit vert pour nous, elle entre illégalement dans un sens unique pour se garer sur la voie piétonne (**photo 71**). *Tu ne peux pas l'imaginer… mais le stationnement des motos, c'est un vrai enfer pour les piétons.*

Ilia souligne, qu'en tant que piéton, elle sent qu'elle est l'usager le plus faible dans la rue : *Tandis que les priorités entre les véhicules et la signalisation sont constamment examinées par le code de la route, le respect des piétons, ne l'est pas.* Elle me conduit dans une voie piétonne caractéristique de son quartier, *ici, théoriquement il faudrait voir des vieux et des enfants, au contraire, il n'y a que des voitures garées*. Elle remarque que même si elle veut respecter les normes, l'espace public est dessiné de telle manière qu'il ne l'aide pas pendant son trajet : *Je trouve des passages pour piétons tous les deux cents mètres. Toi, tu ne le remarques pas, pour ceux qui n'ont pas de poussettes* (**photo 96**), *ce n'est pas choquant ; ils traversent où ils veulent, mais nous, nous ne pouvons pas le faire*, *s'il y a un accident, avec la nouvelle loi, en tant que piéton c'est moi qui suis responsable… je ne traverse la rue que sur les passages cloutés*. Ilia sent qu'elle a plus de choses en commun avec les personnes à mobilité réduite et avec les personnes âgées. La marche ne lui permet pas d'avoir de flexibilité : *Faire le tour, monter, descendre tranquillement comme tout le monde, non, moi je ne peux que marcher angoissée* (**photo 103**) *en évitant la moindre interruption*. Avant d'arriver à l'école, elle fait des remarques plus générales sur l'ambiance de son quartier, je lui demande alors si elle l'aime bien : *Oui, mais il y a cette petite phrase que mon grand-père disait : Bienvenu à Pakgrati dont les rues sont toujours pleines… tout le monde disait ça dans les années 50... j'aime ces rues, mais elles me rendent triste*. Elle s'inquiète de l'esthétique dans les rues :

> *Je n'ai pas de belles choses à montrer à mes enfants… ce quartier avait des petites maisons et, à présent, tout est rempli d'immeubles très hauts* (**photo 113**). *Les rues sont étroites, on dirait des gorges avec peu de soleil, et les trottoirs posent vraiment des problèmes, tel est le paysage que nous regardons tous les jours.*

Nous arrivons devant l'école. Ilia dit au revoir à ses enfants et nous partons vers la station de bus la plus proche. Elle retournera l'après-midi à l'école, entre temps, elle fera des courses au supermarché et elle ira chez elle à pied. Après avoir laissé ses enfants à l'école, elle semble moins tendue. Elle avoue :

> *Là, enfin je peux marcher un peu plus tranquillement, ce n'est pas que je me réjouis de ces rues, de ces trottoirs, mais au moins je suis plus flexible... tu vois, j'ai même commencé à marcher plus vite, je suis pressée maintenant, j'ai plein de choses à faire, pas la peine de regarder chaque petit détail sur le pavé, je pense à ma liste de courses, je regarde encore ce que je te disais sur les poubelles, comment peut-on passer par là ? Viens, je te laisse devant le supermarché, après tu sais quoi [rires] je sortirai chargée avec quatre sacs, et je t'assure, ça c'est parfois plus difficile que d'avoir une poussette ! [rires].*



Carte 60 : Synthèse spatio-temporelle de l'expérience de la marche de Ilia

Figure 60 : Analyse photographique et discourielle de l'expérience de la marche au cours de l'itinéraire avec Ilia

9.2.5 La marche, éveil politique : marcher avec Andreas

Avec Andreas, nous nous sommes rencontrés par hasard dans une librairie d'ouvrages anciens à Athènes. La libraire est très petite et nous avons tous les deux entamé une discussion avec la propriétaire sur une édition d'un livre sur Athènes. En lui parlant de mon projet de recherche, il m'a proposé avec enthousiasme de *marcher dans les rues d'Athènes ensemble*. Il est enseignant du collège dans une école privée. Pendant son temps libre, il s'adonne à sa vraie passion qui est l'histoire d'Athènes pendant la période de la Deuxième Guerre mondiale et de l'occupation de la ville par les allemands. Il habite dans le quartier résidentiel de Papagos, mais il aimerait avoir une maison à Plaka : *Car ceux qui habitent-là ont un accès direct à l'histoire de la ville, à son passé, à ses origines*. Lorsque je lui ai demandé ce qui le pousse à marcher le plus souvent, il répond : *Mais pour apprendre l'histoire bien sûr*. Andreas se présente comme un marcheur passionné mais pas dans la ville : *Tu peux écrire que je ne marche pas très souvent, je n'aime pas marcher par obligation, se trouver face à des obstacles tous les deux pas à cause des voitures, c'est une ville hostile pour le marcheur… ici, dans le centre, pas là où j'habite*. Pour Andreas le temps est *relatif*, il lui arrive de rester dans un site archéologique sans voir l'heure passer : *Bien sûr, quand nous avons du temps libre pour marcher et pour profiter de notre ville, l'un dépend de l'autre*. Il utilise rarement le métro et quand il le fait, il descend à la station Monastiraki où il *trouve des petites bagatelles et des objets du passé.* Il est particulièrement passionné par toute la période des années 30 à Athènes, il cherche des ouvrages et des albums représentatifs de cette époque et il prend aussi des cours de swing : *Je vis comme ça… j'aime vivre le passé dans le présent […] si je pouvais, je ferais de tout le centre une zone piétonne, comme ils le font à l'étranger*. Andreas aime beaucoup marcher dans les quartiers qui évoquent *un tas de souvenirs* et il reste très critique face à la dégradation et au non-respect des espaces historiques, *il y a cet effort d'unification des lieux archéologiques, les gens ont commencé à comprendre que notre ville a une valeur, Athènes et Rome sont les deux villes les plus vieilles du monde*. Pendant son temps libre, il préfère marcher au sein du triangle commercial, mais aussi dans les rues à côté de Filoppapos : *Il y a une ambiance dans ce coin, j'ai l'impression de marcher dans les rues d'une île*. Lorsque je lui demande s'il a une place qu'il aime particulièrement, il dit : *Syntagma et Korai, il n'y a rien d'autre, ce sont les meilleures*. Il avoue qu'il préfère ne pas marcher autour des places Omonoia, Vathis et Kotzia, pas tellement parce qu'il a peur, mais car le paysage lui suscite une sorte de tristesse : *La saleté, les drogues, la prostitution, ça me rend triste... ces images ne représentent pas le vrai caractère d'Athènes.* Il aimerait que le centre historique soit entièrement réservé aux piétons : *Bannissons les voitures entre Plaka, Syntagma et Exarcheia, ensuite ce qu'il nous faut c'est de la propreté partout, et après je proposerais que les fouilles archéologiques soient placées dans une grande partie du centre, en conservant le plus possible de bâtiments*.

Il choisit qu'on fasse ensemble un itinéraire *de souvenirs et de politique*. La marche dans le centre-ville est pour lui une marche à la recherche des liens historiques entre les bâtiments et les événements importants qui ont eu lieu pendant la période de la guerre. Ces promenades particulières ont occupé un temps précieux de son temps libre. Au fur et à mesure, il a commencé à inviter des amis pour partager avec eux cette expérience et pour essayer et leur faire découvrir un autre aspect de la ville : *Cette ville tu ne la trouveras pas dans les guides*. Nous avons commencé notre marche à partir de la rue Korai et il m'invite à m'asseoir avec lui sur un banc : *Ici, l'on voit tout ce monde pressé qui traverse cette place. C'est un lieu où l'histoire est difficilement visible... il y a quelques années de grands conflits y ont eu lieu pendant des manifestations, et, lors de l'occupation allemande, dans le sous-sol de ce bâtiment, des militants de gauche ont été torturés jour et nuit*. Andreas lit avec passion des

ouvrages sur l'histoire politique d'Athènes, pendant qu'il marche, il regarde l'espace autour de lui à travers son passé, plutôt que par rapport à son état actuel : *Ici, je ne sais pas si tu as vu cette célèbre photo avec une personne gisant par terre à cause de la famine de 1940… viens ! Traversons la rue, fais attention, il faut qu'on reste vivants*. En passant devant la Trilogie, il parle de ses souvenirs d'enfance :

> *Quand j'étais très petit, j'étais fasciné par ces colonnes, par l'architecture néoclassique, mais aussi par d'autres bâtiments qui touchent mon cœur directement.*

Entre la Trilogie et la place *Dikaiosinis*, Andreas marche en regardant à droite et à gauche les grandes statues des hommes politiques qui se trouvent sur les parvis des bâtiments publics, les graffitis sur les murs et les ordures dans les jardinières. On se dirige vers le trottoir d'en face en évitant de passer très près des bâtiments : *Ces images de déclin me dépriment... c'est comme si une partie de la ville mourait et qu'une partie de moi s'éteignait également... tu penses que j'exagère ? Mais je te parle franchement*. Andreas est un grand passionné de l'architecture et du patrimoine athénien, chaque fois que nous passons devant un bâtiment qu'il ne connaît pas, il note l'adresse ou il le regarde avec curiosité :

> *Il y a de nombreux beaux bâtiments à Athènes, mais les gens ne les remarquent pas* (**photo 3**)*… ils passent à côté sans les voir. Ils ne regardent que le trottoir, ils ne lèvent pas la tête... ils n'ont donc pas la psychologie du marcheur... je te dis ça, car je me promène dans la nature aussi... la première règle du marcheur est de pouvoir s'arrêter pour contempler, pour penser. Si l'on court ou si l'on ne regarde que sa destination, on ne comprend rien à la ville... moi, j'aime marcher à côté des bâtiments… observer leurs murs… tu vois là- bas, il y avait des briques de maçonnerie... des ruines, et on se demande quel bâtiment il y avait avant ?*

Andreas fait cet itinéraire assez fréquemment et il peut témoigner des moindres évolutions des bâtiments :

> *Ah, ils ont peint celui-ci, c'est dommage !* (**photo 6**) *Ce qui me plaît parfois, c'est cette patine… la rénovation est un piège. Ils rénovent à l'extérieur et à l'intérieur, ils changent tout, ils ne gardent que les murs porteurs. Bon, je suis désolé de le dire, mais à mon avis, quand on veut conserver une chose on fait un peu de l'archéologie... on colle des choses, on ne les refaits pas à neuf. Les bâtiments ont une vie et ce ne sont pas des musées.*

En avançant dans la rue Solonos, il ralentit et il nous mène au coin de la rue. En attendant de traverser le passage clouté, il lève son regard au-delà des voitures qui sont congestionnées devant nous et il note avec enthousiasme :

> *Parlons un peu de ce bâtiment ! Ah, ici il faut que nous soyons assez attentifs avec nos sacs… alors le Laboratoire de l'État, je ne sais pas quand il a été construit, mais je sais qu'en décembre 1944 le bâtiment en réalité arrivait jusque-là [il montre avec la main], tout le reste ce sont des extensions... et ici, au croisement de Navarinou et de Mavromichali, cet édifice a été construit en 1936... ce sont des immeubles très représentatifs de cette époque... quand je marche là pour retracer des événements politiques, ça m'aide tu sais... les façades sont porteuses de mémoires... ça m'aide à comprendre, à relier les événements entre eux.*

Andreas choisit à l'avance ses itinéraires, son objectif est toujours le même, répertorier et approfondir un événement qu'il a lu dans un ouvrage. Ses trajets changent légèrement, mais le plus souvent il se promène entre les zones d'Exarcheia et de Syntagma :

> *Sur cette zone... j'avais lu des choses avant d'y aller me promener... j'avais déjà fait mes petits croquis, et j'y suis revenu quelques fois... mais je viens seul, car si je suis accompagné ça m'influence... comme maintenant avec toi… je décris des choses, mais je ne suis pas aussi bien concentré pour chercher de nouvelles informations… ah ! On est arrivé, voilà le parc Navarinou, ici se trouvait la fameuse clinique Smparouni,*

ce bâtiment après la guerre fut détruit... alors que s'est-il passé à cet endroit ? C'était la frontière entre les troupes de l'État, bref si on peut appeler ça État… l'État contrôlé par les Britanniques, et les grecs de droite, et la zone de la ville contrôlée par les partisans communistes... ici, à la clinique Smparouni, les communistes amenaient leurs blessés. Là, cet espace était libre.

Aux endroits où Andreas essaye de se souvenir d'une histoire à raconter, il marche très lentement. Il regarde toujours vers le haut et il fait de petits détours pour trouver la meilleure vue sur les bâtiments. En avançant sur le trottoir, il regarde en détail les numéros et les entrées de chaque immeuble. Dans ces rues, dont l'histoire fut si importante pendant la guerre, il s'arrête de parler à plusieurs reprises et il réfléchit. Ses commentaires sont soit très détaillés sur un événement, soit très généraux sur l'ambiance de la ville au cours d'une période de l'histoire : *La guerre et les conflits sont inutiles… les forces de l'occupation contrôlaient ce lieu... j'imagine parfois ces rues… pleines de résistants.* Andreas connaît les bâtiments très bien et il cherche sur leurs façades les moindres traces du passé :

Regarde ! Tu vois ces trous là-bas ***(photo 16)****, ce sont des trous d'obus... ici, les bâtiments étaient bas... et ces immeubles-là, sont parmi les premiers qui ont été construits dans le quartier... donc, comme tu peux comprendre… les terrasses de ces immeubles offraient une vue d'ensemble sur les affrontements dans les rues... je suis convaincu que cette pharmacie au coin, c'était aussi une pharmacie en 1944... des témoins disent que les soldats passaient par là, et qu'ils abattaient les murs pour ne pas sortir dans la rue… ils sont arrivé jusqu' à la rue Didotou de cette manière.*

Andreas est enthousiaste, il regarde surtout les bâtiments. Pour lui, les rues de la ville sont des espaces imprégnés d'histoires de conflits. Il marche par choix et ces itinéraires occupent son temps personnel de recherche et de contemplation. Comme il l'avoue, en marchant il peut avoir tout le temps pour examiner l'histoire qui se cache derrière les façades des bâtiments : *Chaque immeuble a son histoire, l'histoire de ses habitants, son histoire dans l'histoire commune de la ville*. Le tracé de l'itinéraire d'Andreas est très diffèrent de celui des autres parcours que nous avons effectués. Il n'est pas linéaire, il ne traverse pas la ville, il est sinueux au sein d'une seule zone assez restreinte : *Viens, nous retournons vers la place Korai... là... même si l'on passe mille fois par le même endroit, on remarque toujours autre chose*. Pour lui, la marche dans la ville implique une connaissance ou une volonté de connaître la ville et son histoire ; se promener dans une zone sans histoire n'offre aucun intérêt au marcheur urbain : *Je fais ce trajet aussi en août et les samedis soir, quand les rues sont relativement vides, je peux ainsi mieux me concentrer sur ce que je regarde, l'œil apprend aussi à regarder ce qui lui plaît, il s'entraîne*. Toutefois, il constate que le paysage des rues présente tant de problèmes qu'il n'est pas possible au piéton d'entraîner sa vision pour chercher l'histoire de la ville :

C'est dommage, ceci devrait être le rôle de la ville ***(photo 19)****, car la relation avec le passé et avec l'histoire c'est ce qui me motive personnellement pour continuer à marcher, mais aussi à vivre… ça donne une impulsion pour avancer… viens par là, marchons un peu à l'ombre… [nous attendons sur un passage pour piétons] Ah ! Mais toi tu te comportes encore comme à l'étranger, tu penses que les conducteurs vont s'arrêter ?*

Nous laissons le quartier d'Exarcheia et nous nous dirigeons de nouveau vers la rue Stadiou. En marchant sur les grandes rues du centre, les commentaires d'Andreas continuent à porter sur des événements politiques. La majorité des bâtiments publics que nous croisons ont chacun une histoire célèbre. Contrairement aux rues d'Exarcheia, au cours de nos parcours sur l'avenue Stadiou il n'analyse pas en profondeur les événements historiques que les rues lui rappellent. Les sujets de ses commentaires se succèdent les uns après les autres très rapidement.

Ils ont aussi brûlé ce bâtiment lors des manifestations ***(photo 22)*** *oui… et là, plus loin, il y avait les écuries d'Othon… aujourd'hui, il y a un parking et après ils construiront le palais de justice, il me semble... pour le moment l'îlot est complètement fermé, et là, il y a une banque… ce qui m'attire finalement quand je marche, c'est de regarder comment les usages changent au fil des années.*

Marcher dans les rues centrales, est, pour Andreas, un moyen de compléter les morceaux du puzzle de l'histoire de la ville :

Ce bâtiment appartient à la Banque nationale, ***(photo 23)*** *jadis, il y avait une villa, et pendant l'Occupation, les locaux de l'administration allemande se trouvaient au sous-sol…des moments effrayants… tandis que là où est aujourd'hui situé le musée, il y avait les bureaux des communistes, et en 1944 c'est là qu'a commencé l'insurrection... il y a des films et des photos avec des morts gisant sur ces trottoirs... toute la rue Stadiou était surveillée par des troupes allemandes...*

Regarder les façades des bâtiments est, pour Andreas, une façon de revisiter les moments de l'histoire de la ville : *Ici, dans ce petit magasin, il y avait la librairie Kaufmann. Et tu vois le balcon au-dessus ?****(photo 29)*** *Tout le bâtiment fut occupé par des organisations de jeunesse du dictateur Metaxas... j'ai une photo d'un journal où il est sur ce balcon-là*. Andreas dirige ses pas en regardant peu la rue, mais en quête de vues ininterrompues des bâtiments qui l'intéressent : *Viens, nous traversons de l'autre côté... je ne supporte pas le monde, je ne peux pas bien voir certaines choses***.** Même s'il a en tête un itinéraire général, il réadapte très souvent le trajet, inspiré par ce qu'il regarde autour de lui : *Tu savais que sur la place Syntagma il y a le plus vieux bâtiment en béton d'Athènes ? … Viens par là, je te montre l'endroit où Petroulas a été tué… ah, mais attends. Il y a un tas de choses que je veux te dire ici ! Partons vers la place Karitsi plutôt [...] mais nous avons besoin d'une journée entière pour parler de tout ça.* Son regard s'arrête souvent sur les petits détails des bâtiments, des choses qu'il n'a pas remarquée la dernière fois qu'il est passé par ces rues : *Ici c'est le bâtiment de l'association Philosophique Parnassos, mais c'était aussi le tribunal de l'armée allemand […] seulement l'enseigne nous rappelle aujourd'hui l'histoire de ce bâtiment...Ce fut à Pâques, en 1948 je pense, quand ici, devant cette porte, fut assassiné le ministre de la Justice... mais regarde aussi cet immeuble, il est très particulier... tu vois qu'il y a un style personnel dans la décoration de la façade. Regarde la cloche !* Marcher dans le centre n'a de sens que pour découvrir l'histoire.

(photo 32) *Au centre, je viens seulement pour marcher, pour l'histoire et non pas pour son paysage contemporain […] le centre est plutôt répulsif… mais oui, j'écarte tous ces facteurs négatifs… je les oublie quand je vis cette expérience historique... quand je marche dans le centre... il y a toujours cette petite musique qui joue dans ma tête... j'anticipe de découvrir une petite chose... quelque chose de nouveau, une histoire du passé […] les zones sans histoire, les zones entièrement nouvelles de la ville ne présentent aucun intérêt pour moi... c'est comme si je regardais et que je n'avais rien à voir.*

Le paysage des rues et des bâtiments est surtout un témoignage. Regarder un édifice aujourd'hui, c'est comme lire une histoire du passé, dit-il :

*À l'intérieur de ce bâtiment se trouvait le vieux parlement… c'est dans cette salle qu'a eu lieu le procès des six hommes politiques qui étaient considérés comme les responsables de la catastrophe de Smyrne et de la défaite des troupes sur la côté de Turquie (****[photo 37]*****.** *Dans les ouvrages il y a des centaines de photos... et chaque fois que je passe par ici… comment t'expliquer… c'est comme si ces photos que j'ai en tête, prenaient vie...*

Andreas reste méfiant face aux projets d'aménagement car il considère qu'ils effacent beaucoup les traces de l'histoire.

La place Syntagma… a si brutalement changé, ***(photo 42)*** *on l'a transformée à un tel point... faire disparaître les bâtiments, c'est un peu comme faire disparaître la mémoire, non ? Là où se trouve la Cour suprême, sur l'avenue Alexandras, il y avait autrefois, la prison Averof. Mais aujourd'hui, il n'y a aucune photo qui en témoigne... rien... même pas une enseigne... Ah ! Je vais te montrer encore une chose… ici, au coin, il y a les thermes romains... mais, Athènes, notre ville, est morphologiquement et historiquement une ville vivante, et tous, nous construisons nos vies sur la même terre...*

Vers la fin de l'itinéraire, il avoue que marcher dans le centre n'est pas seulement un moyen de regarder les bâtiments, mais aussi d'imaginer l'expérience des gens qui marchaient dans les mêmes rues autrefois :

Ici, où nous marchons, jadis, d'autres personnes y ont marché, lutté, ont été aimées et sont mortes... on le ressent d'une certaine manière… c'est ce que j'appelle histoire… pas l'histoire qu'on apprend à l'école… Tiens ! L'avenue Syggrou par exemple... c'est une rue qui allait de la côte du Phalère jusqu'au centre ... mais c'est aussi la rue que les Anglais suivaient pour renforcer leurs positionnements dans le centre d'Athènes. Regarde sur le trottoir les dalles... ! Tu connais l'histoire de cette colonne ? Elle est tombée suite à la foudre et voilà le bâtiment que je voulais enfin te montrer, tu vois, sur ses façades ? Tous ces trous sont le fait des canons... et quelle coïncidence historique... ce bâtiment a été partiellement détruit aussi pendant les événements de décembre 2008... il héberge la Direction de l'Histoire de l'armée, il y a une continuité dans l'histoire des choses ; c'est ça que je voulais dire.

Carte 61 : Synthèse spatio-temporelle de l'expérience de la marche de Andreas

Analyse photographique et discourielle de l'expérience de la marche au cours de l'itineraire avec Andreas G.

3_

Il y a de nombreux beaux bâtiments à Athènes, mais les gens ne les remarquent pas... ils passent à côté [...] la première règle du marcheur est de pouvoir s'arrêter pour contempler

6_

Ah, ils ont peint celui-ci, c'est dommage ! Ce qui me plaît parfois, c'est cette patine [...] Bon je suis désolé de le dire, mais à mon avis, quand on veut conserver une chose on fait un peu de l'archéologie

16_

Regarde ! Tu vois ces trous là bas ? Ce sont des trous d'obus... ici, les bâtiments étaient bas... ces immeubles là, sont parmi les premiers qui ont été construits dans le quartier

19_

C'est dommage, ceci devrait être le rôle de la ville, car la relation avec le passé et avec l'histoire c'est ce qui me motive personnellement pour continuer à marcher

22_

Ils ont aussi brûlé ce bâtiment lors des manifestations, oui...et là plus loin il y avait les écuries d'Othon...aujourd'hui, il y a un parking et après ils construiront le palais de justice

23_

Ce bâtiment appartient à la banque nationale, jadis, il y avait une villa, et pendant l'Occupation, les locaux de l'administration allemande se trouvaient au sous-sol

29_

Ici, dans ce petit magasin il y avait la librairie Kaufmann. Et tu vois le balcon au-dessus ? Tout le batiment fut occupé par des organisations de jeuneusse du dictateur..des moments effrayants

32_

Au centre, je viens seulement pour marcher, pour l'histoire et non pas pour son paysage contemporain [...] j'anticipe de découvrir une petite chose...quelque chose de nouveau, une histoire du passé

37_

À l'intérieur de ce bâtiment se trouvait le vieux parlement [...] chaque fois que je passe par ici...comment t'expliquer...c'est comme si ces photos que j'ai en tête, prenaient vie

42_

La place Syntagma...a si brutalement changé, on l'a transformée à un tel point...faire disparaître les bâtiments, c'est un peu comme faire disparaître la mémoire

Figure 61 : Analyse photographique et discourielle de l'expérience de la marche au cours de l'itinéraire avec Andreas

9.2.6 Une ville à decouvrir : marcher la nuit avec Irina

Irina est arrivée de Russie à Athènes en 2005 avec sa mère et son frère. Depuis, elle a habité dans différents quartiers du centre et donne des cours particuliers de russe. Parallèlement à son travail, elle est étudiante à l'École des Beaux-Arts d'Athènes. Nous nous sommes rencontrées dans une boîte athénienne à l'occasion d'un concert de musique. Elle n'avait jamais vécu dans une grande ville avant de venir ici : *En Russie, nous habitions au village, nous avions tout dans notre jardin, des animaux, des pommes de terre... t'imagines quel choc ça a été pour moi d'arriver à Athènes ? Tout ce monde, le bruit, les bâtiments*. Je lui ai demandé si elle préférait habiter ailleurs, elle m'a répondu : *Non, non, je ne pense pas, j'aime le centre*. J'insiste alors pour qu'elle précise ce qu'elle étend par le *centre*, elle répond : *Thisio par exemple, le fait qu'il n'y ait pas de voitures et que l'on puisse faire une promenade... on sort, on marche beaucoup et c'est simple*. Irina marche surtout pour des raisons professionnelles, ce n'est pas tellement un choix pour elle, mais une nécessité : *Oui, j'aimerais bien avoir ma propre voiture… je l'aurai bientôt*. Elle marche en moyenne trente minutes par jour parce qu'elle est obligée de faire des correspondances entre le bus et le métro : *Actuellement j'utilise beaucoup le métro et je suis obligée de marcher pour aller à la station ; je fais la même chose en rentrant chez moi … mais le métro est climatisé, il est beau et luxueux, vous avez de la chance*. Elle passe plusieurs heures par jour dehors, elle est obligée de faire de longs trajets en voiture : *Utiliser les transports en commun ? Ce n'est pas facile... j'ai essayé une fois... je voulais aller à un cours à Menidi, ça m'a pris trois heures en changeant plusieurs fois de bus*. Irina aime marcher si ça *tombe bien avec le travail*. Elle insiste que le plaisir de la marche vient en marchant et que pour des distances plus courtes, c'est le mode de déplacement le plus efficace : *Il y a deux ans je faisais un trajet entre Omonoia et la place Amerikis en trente minutes... on arrive plus vite à pied et c'est plus confortable... car les bus sont toujours pleins... après le travail ça me faisait du bien ! Même si au début je n'avais pas envie, à la fin je me sentais tellement bien*.

Au début, elle était impressionnée par la vie dans les rues d'Athènes, je lui demande alors ce qui, à son avis, attire un piéton dans la rue, elle répond : *Il faut que le sol soit plat, correct, sans qu'il y ait des centaines de potelets ou de panneaux ou n'importe quoi... la végétation manque à Athènes, mais nous ne pouvons pas planter un arbre sur un trottoir quand il n'y a même pas d'espace pour le piéton et pour les bâtiments aussi, je pense... il faut un trottoir un peu organisé... où jeter les poubelles... je ne sais pas… après je pense que les gens apprennent aussi… mais la plupart d'entre eux ne font pas attention... tous jettent des ordures dans la rue.* En ce qui concerne la place et la rue qu'elle préfère dans la ville, elle répond :

> *Il faut que je réfléchisse. Il n'y a pas une rue que je préfère. La place Syntagma oui, c'est une belle place, là où j'habite il n'y pas de places. Moi, je ne les appelle pas des places. Ce sont des carrefours. La place est une place, elle est grande, il y a de l'espace, l'on peut y faire des choses, pas seulement tourner et tourner autour ou marcher vite tout le temps sous la pression… Je crois que la place Syntagma, c'est celle que je préfère.*

Quant au centre, pour Irina il s'agit du centre administratif de la ville et de la zone surtout autour de Syntagma et de Monastiraki. Il y a certaines parties où elle évite de passer à pied.

> *À Omonoia, je n'y vais même pas en voiture… tu sais, dans toutes ces rues autour de la place Vathis. Si parfois je suis obligée d'y passer en voiture, je ferme toutes les fenêtres. J'ai très peur. Je ne suis presque jamais passée par là pendant ces six années où j'habite à Athènes. Mais je pense que maintenant les choses sont pires. Pendant trois ans j'ai travaillé tous les matins dans un bureau par là. Les choses ont changé.*

Maintenant, j'ai peur, même pendant la journée. Ce quartier n'a jamais été très agréable, mais bon, on pouvait y passer. Cette année, j'ai observé des choses horribles, des prostituées partout… je ne sais pas si tu peux enregistrer ça… quand je marche mon problème ne sont pas les voitures alors… non, non.

Les lieux les plus attractifs pour Irina dans le centre d'Athènes, sont surtout les places centrales et touristiques, toutes situées dans la zone du premier plan de Kleanthis et Schaubert. Selon elle, la beauté du centre est liée à un paysage luxueux et touristique.

À un touriste, je lui conseillerais de faire ce que j'aime… marcher dans la rue Panepistimiou. J'y emmène tous mes amis là-bas, la première fois qu'ils viennent à Athènes. Les bâtiments sont impressionnants. Après, nous allons sur la place Syntagma pour voir la garde présidentielle. Nous descendons vers Monastiraki et nous faisons le tour de l'Acropole. Il y a toujours du monde, et à Noël, il y a tous ces lampions… c'est très beau.

Malgré le fait qu'Irina habite depuis très peu à Athènes, elle se sent particulièrement concernée par *ce qui se passe dans la ville*. Je lui demande si elle pense qu'il y a des choses qui pourraient être améliorées par rapport à la qualité de la marche dans la ville. Elle est affirmative : *Il faut qu'on change tout le réseau viaire de la ville... c'est très contraignant… que du béton, une folie... la ville a besoin de végétation... c'est toujours plus agréable de marcher avec un peu de vert autour de soi, non ?* Pour elle, Athènes n'est pas une ville *facile pour marcher* :

Ici les trottoirs sont très étroits... c'est irritant ! Tu connais un peu Lemesos [Ville de Chypre] ? Ils ont des voies que pour des piétons, très larges, et des petites maisons autour. Il n'y a pas une autre manière pour aider le piéton. Je pense à Psiri. J'aime ce quartier. J'aimerais bien y aller pour me promener. Mais comment y aller ? En voiture, on ne peut ni passer ni se garer. À pied, il n'y pas de trottoirs et l'on risque de se faire écraser. Tout est serré. Les trottoirs ne sont pas agréables. Partout on ne voit que des dalles et du béton. J'aimerais voir de temps en temps une pelouse.

Nous avons commencé notre parcours à la station du métro Evangelismos. Irina aime faire ce trajet car *les trottoirs sont larges* et il y a *beaucoup d'arbres*. Nous marchons le long de l'avenue et le trafic est intense. Elle note :

Je sens que ces potelets c'est un peu étrange sur le trottoir… mais je comprends pourquoi on les a mis. ***(photo 1)*** *Le trottoir est très large et les motos l'utilisent comme voie. Je ne dis pas toutes, mais certaines, oui. Ça me gêne de voir toutes ces clôtures. On a fait la même chose au parc de Kaisariani, on a laissé seulement une petite entrée… on ne peut pas marcher à son aise en tout cas, toujours monter, tourner, réfléchir, trop de décisions à prendre.*

Elle choisit exprès de se déplacer entre les stations de métro Evangelismos et Syntagma à pied. Elle explique qu'elle le fait parce que : *Bon, c'est une occasion de marcher même un tout petit peu ; j'aime marcher à côté des arbres, je cherche de l'ombre quand je marche*. La place Syntagma est le repère de tous les itinéraires qu'Irina fait dans le centre. En nous approchant de la place, elle regarde avec fascination les façades des bâtiments illuminés autour de nous :

J'aime beaucoup quand elles sont entretenues... tu sais, j'aime aussi les fontaines... sur ce trajet, nous allons en rencontrer plusieurs, j'aime cette rue car c'est une descente en plus, et l'on aboutit à un lieu impressionnant : la place, ce n'est pas fatigant de marcher comme ça… la beauté autour, il y a des musées... il y a de l'ambiance… j'aime beaucoup ça...

En marchant, Irina à l'impression d'avoir une liberté dans ses pas et dans ses choix d'itinéraire :

C'est très agréable par là, à côté du parc. Si j'ai le temps, je fais un petit détour et j'entre dans le parc... j'échappe quelques minutes au bruit de la rue et je respire bien sûr plus facilement, j'aime ça, pouvoir choisir à n'importe quel moment où aller et que voir…ça dépend de mes envies.

Elle regarde la ville avec l'œil d'un touriste ; dans cette zone du centre, la marche est pour elle une manière de se sentir un peu plus proche de son pays :

Dans ma ville, nous avions des avenues larges comme ici, ça ressemble cette ampleur... on a l'impression de traverser une avenue d'une ville à l'étranger, j'adore cette rue à Noel. C'est un peu comme ce boulevard à Paris avec des milliers de lumières… bon, il n'y a pas la fin triomphale [rires] mais c'est très confortable pour marcher.

Nous passons devant une station de bus, elle regarde les personnes qui attendent :

Pour traverser cette rue, c'est un vrai problème par contre ! Il y a très peu de passages. Sérieux ! Les stations de bus sont placées à des endroits qui ne sont pas du tout adéquats ; si je suis sur le trottoir d'en face et que je réalise que je dois prendre le bus de ce côté-là, il faut que je fasse un détour énorme afin de trouver un passage clouté pour traverser la rue. Il n'y a pas de terres-pleins au milieu de la chaussée, mais beaucoup de gens traversent quand même la rue comme ça. Moi aussi, il faut être rapide. Si le feu passe au vert et que tu es encore au milieu de la rue entre les deux voies, c'est effrayant. Mais le plus angoissant c'est que sur cette petite bande d'asphalte où il faut attendre, il y a aussi des motos qui essayent de passer entre les voitures.

Pour Irina, la marche autour de Syntagma est un temps de détente et de pause dans son programme chargé de la journée. Elle connaît bien le lieu et chaque détail des rues la fascine.

Voilà mon spectacle préféré, ces gens-là… la garde présidentielle. Ils donnent une allure différente à la rue quand ils passent avec leurs fustanelles [rires] ***(photo 8)****.Chaque fois que des amis viennent je les emmène ici. […]. La place… ce que j'aime ce sont les escaliers. On descend et l'on a une vue sur toute la place ; il y a aussi cette grande fontaine au milieu et des arbres… c'est une vraie place […] C'est une très bonne idée d'y avoir fait des cafés … même le soir il y a du monde... comme à l'étranger.*

Elle cherche dans l'itinéraire des images lui permettant de les associer à celles de sa ville d'origine. C'est une manière de se familiariser avec la ville.

C'est comme chez nous… nous avons beaucoup de petits commerces de ce type, surtout dans les passages souterrains. Ils vendent des fleurs, comme ici. Ce n'est pas si différent d'Athènes... parfois, je marche et je vois combien de choses en commun nous avons.

Au croisement de l'avenue Vassilisis Sofias avec la place Syntagma, nous sommes obligés d'attendre plus longtemps sur un terre-plein pour traverser. Irina ne semble être ni pressée ni gênée. Elle arrête de parler, mais elle regarde vers le haut la façade de l'hôtel Grande Bretagne.

Ça prend un peu de temps pour traverser ici, ***(photo 11)*** *mais ça ne me gêne pas d'attendre à ce feu****.*** *Je regarde ce bâtiment ; c'est un hôtel, c'est très beau. Mais c'est vrai que ce passage n'est pas très bien pensé, on l'a juste mis pour les voitures, je pense. Chaque fois que je passe par ici, je me demande combien de piétons peuvent rester debout sur ce terre-plein ; [rires] c'est minuscule, mais nous sommes nombreux quand même à attendre, non ?*

Au lieu de continuer tout droit jusqu'à la rue Karagiorgi Servias, Irina fait un petit détour pour passer au milieu de la place Syntagma :

*C'est mieux par là, non ? Il y a des petits bancs, il y a de la végétation. Le soir on n'a pas peur, tout est lumineux ; c'est comme un petit parc. Pour moi, c'est ici le centre de la ville et non à Omonoia comme tout le monde le dit. (**photo 14**) La fontaine est très sale. L'été, il y a des touristes qui viennent pour prendre des photos… c'est rigolo, j'aime ! […] J'ai l'impression qu'avant les rues étaient plus propres… tout était plus propre. Maintenant, regarde, chaque dalle est cassée !*

En traversant l'avenue nous nous sommes retrouvées au croisement de la place avec la rue commerciale Ermou. Irina aime les voies piétonnes car le passant peut y avoir un mouvement très libre:

*J'aime beaucoup cette rue, tout est organisé, elle est simple et spacieuse. On se promène à son aise (**photo 22**). Si j'ai envie, je vais à droite ou à gauche ; c'est génial ! Dans d'autres rues commerciales, à Parvati par exemple, on est obligé de traverser chaque fois la rue quand on voit de loin une vitrine intéressante. On doit marcher le double, tandis qu'ici c'est très facile, on va dans tous les sens.*

Nous marchons dans la rue Ermou et les commentaires d'Irina se multiplient, elle aime cette rue car elle *a tout*.

Regarde ici, une autre fontaine que j'aime beaucoup ; il y a encore une autre fontaine un peu plus bas dans la rue […] Ce sont comme des sculptures. La rue a beaucoup changé, il y a plusieurs cafés qui n'existaient pas avant. Ah ! Et celui-ci... je ne l'avais pas vu la dernière fois… les passages... j'aime beaucoup les passages... quand il fait chaud, c'est agréable de marcher par là. Si tu observes, tu vois des détails magnifiques sur les bâtiments… c'est beau avec la musique, non ? Ici, il y a des alternatives pour écouter des musiques différentes… rien n'empêche de marcher […] en plus, s'il y a trop de monde dans la rue, on peut la quitter à n'importe quel moment et continuer par des rues parallèles.

Irina semble très gênée par l'état des trottoirs ; selon elle, le centre-ville est très délaissé.

*[...] Là, par exemple, regarde ! C'est impossible pour deux personnes de marcher... (**photo 25**) on n'a pas d'espace pour faire la moindre manœuvre ; si une autre personne vient dans l'autre sens, on est obligé de descendre sur la chaussée.*

Toutefois, cela n'est pas un facteur décourageant pour sa marche ; la variété des activités et des images qu'offre le centre c'est ce qui l'incite à marcher :

*J'aime beaucoup passer par là, car je trouve tout... parfois je veux créer quelque chose, une petite sculpture, mais je n'ai pas d'inspiration... je viens, je me promène, je regarde les vitrines, les boîtes, les étalages et je pense directement à une chose que je peux créer… le soir je ne marche ici que lorsque c'est nécessaire d'y passer… ce n'est pas agréable, ce n'est pas du tout pareil **[photo 1]**.*

Irina fait particulièrement attention aux matériaux sur le sol. Malgré la petite taille et l'encombrement des trottoirs, les surfaces et les détails influencent l'impression finale qu'elle a de la rue :

*C'est impressionnant qu'il y ait des marbres partout ! C'est un luxe de marcher sur des marbres. Comment comparer la simple dalle avec le marbre ? **(photo 28)** Ce passage couvert est superbe ! C'est mon préféré ! Il y a des marbres partout, c'est comme dans les films. J'aime beaucoup ces vieux bâtiments. Je suis obsédée, oui je le sais ! [rires]. Dans ma ville, il n'y avait pas de bâtiments comme ceux-ci, j'ai l'impression que je suis quelque part dans le passé, dans une grande ville en Europe ; ça me fait voyager en quelque sorte. Vous avez de l'histoire dans vos rues, mais j'ai peur qu'à Athènes, à la fin, il ne reste que de nouveaux bâtiments.*

Irina est généralement attirée par l'histoire des bâtiments, mais l'expérience de marcher dans triangle commerciale n'est pas toujours agréable :

Regarde maintenant ce coin ! Il y a trente centimètres pour passer et juste à côté, une rue très large. C'est absurde ! Pourquoi vouloir marcher sur ce coin ? C'est pour ça que je dis qu'ils font les choses parce qu'ils doivent les faire, les gens ne prennent pas le temps pour penser vraiment.

Elle avoue qu'elle est très souvent obligée de changer de rythmes au cours de sa marche. Les moments de bonheur et de plaisir ne durent pas longtemps. Elle regrette aussi d'être obligée de penser trop à son itinéraire.

*On marche ici et on ne sait pas s'il faut tourner à gauche... on ne sait pas à quoi s'attendre au prochain coin (**photo 43**) ... chez nous, toutes les rues sont droites... on voit jusqu'au bout de la rue... mais ce n'est pas ça le problème… on change très souvent de trottoir. Là où l'on marche sur trente centimètres, soudain le trottoir fait un mètre, on est impressionné et puis, après quelques mètres, il n'y a plus de trottoir... c'est gênant ça.*

En traversant Athinas, elle avoue qu'elle ne l'aime pas particulièrement ; c'est une rue commerciale célèbre, mais elle n'aime pas l'ambiance car elle lui semble étrange :

Ici, dans cette rue, quand les arbres fleurissent, tout devient violet ! C'est magique... à part ça, il n'y a rien de particulier... il n'y a ni de jolis commerces, ni de beaux bâtiments, ni d'expositions... il n'y a rien dans cette rue, et des gens bizarres la fréquentent... je l'évite... je n'ai jamais une vrai raison de passer par ici.

En arrivant à la place Monastiraki, Irina regarde autour d'elle ; chaque fois, elle a l'impression que quelque chose a changé. Pour elle, Monastiraki fait partie de la ville traditionnelle, mais elle n'apprécie pas l'aménagement récent de la place.

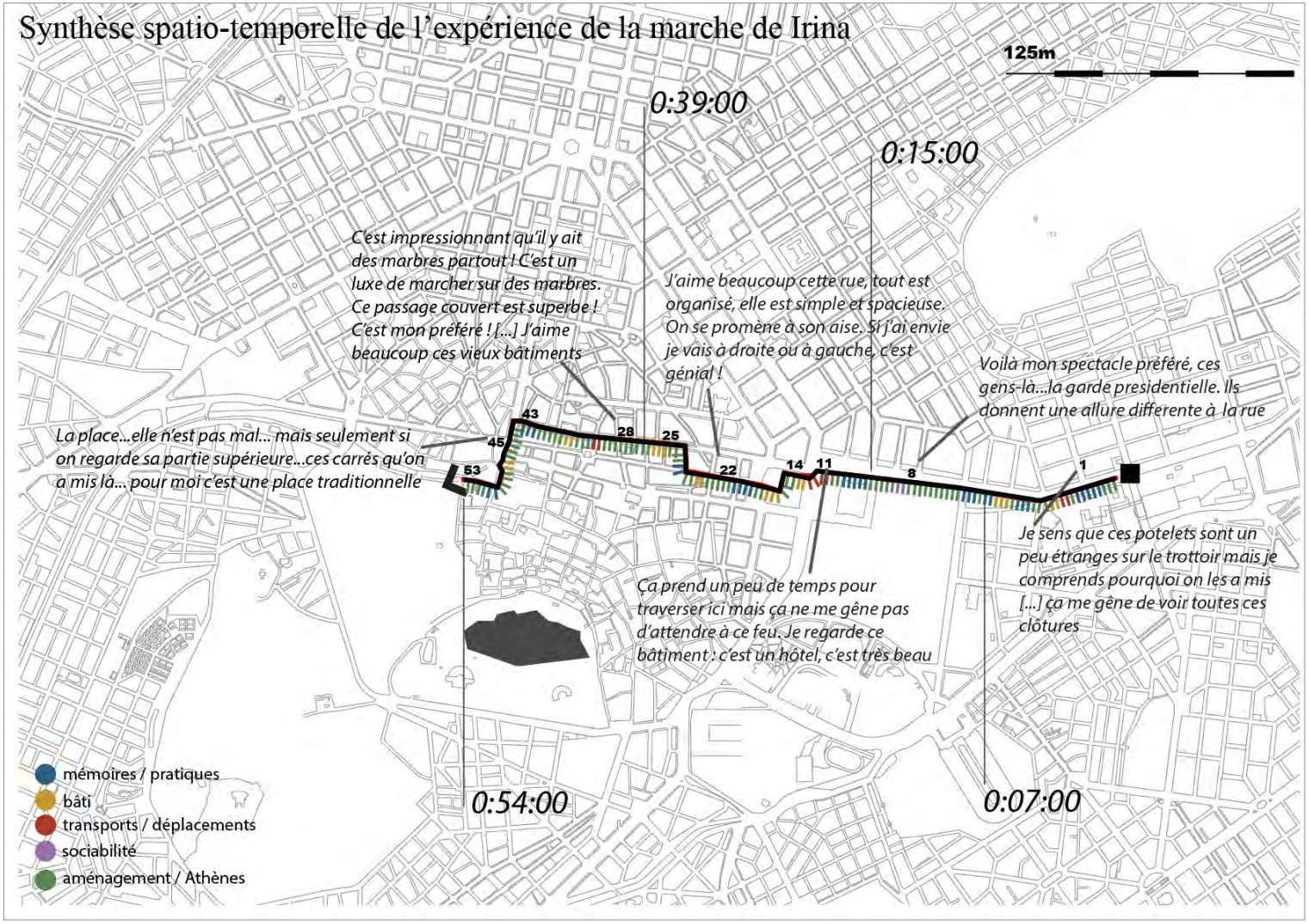
*La place... elle n'est pas mal... mais seulement si on regarde sa partie supérieure... ces carrés qu'on a mis là (**photo 45**) ... on a changé toute l'image que j'avais de la place... pour moi, c'est une place traditionnelle... il y a ce vieux bâtiment du métro que j'adore... quelques antiquités ce style... mais les nouveaux bâtiments de ce côté-là... pourquoi faire une chose si moderne ?*

En quittant la place, elle choisit d'aller dans la rue Adrianou qui longe les voies ferrées :

Si je vais à Thisio, je préfère prendre cette rue, il y a des trottoirs larges et on peut regarder des choses. Il y a aussi de la verdure, et avec le train à coté, c'est plus agréable. Tous ces commerces ici, certains sont sympas, mais c'est surtout pour les touristes… et la musique... t'as remarqué ? Il y a de la musique grecque partout... il n'y a qu'ici que j'écoute ça...

Quelques mètres avant d'arriver à notre destination, Irina me confie que le changement constant du paysage du centre, la trouble. Vivant à Athènes depuis seulement quelques années, pour elle c'est important d'avoir certains repères dans la ville. Le contact avec l'ancienne ville est une des raisons principales qui la motive à marcher :

*Ils exagèrent un peu... trop de musique, trop de décoration... avant c'était plus simple... tu te souviens ? (**photo 53**). Maintenant, c'est la mode... des restaurants partout, tout ce qui devient à la mode, l'est d'abord ici... regarde ce magasin où l'on vend du yaourt glacé... c'est devenu une mode... et les vitrines, elles sont toutes lumineuses, brillantes et en plastique... je ne vois rien de très original ; ce genre de bars, on peut les trouver n'importe où dans la ville, c'est dommage*



Carte 62 : Synthèse spatio-temporelle de l'expérience de la marche de Irina

Figure 62 : Analyse photographique et discourielle de l'expérience de la marche au cours de l'itinéraire avec Irina

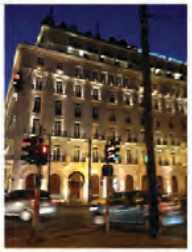
Analyse photographique et discourielle de l'expérience de la marche au cours de l'itineraire avec Irina

1_

Je sens que ces potelets sont un peu étranges sur le trottoir mais je comprends pourquoi on les a mis [...] ça me gêne de voir toutes ces clôtures

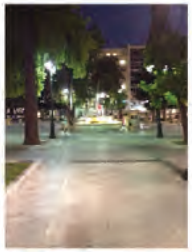
8_

Voilà mon spectacle préféré, ces gens-là...la garde presidentielle. Ils donnent une allure différente à la rue



11_

Ça prend un peu de temps pour traverser ici mais ça ne me gêne pas d'attendre à ce feu. Je regarde ce bâtiment : c'est un hôtel, c'est très beau



14_

c'est mieux par là non ? Il y a des petits bancs, il y a de la végétation. Le soir on n'a pas peur, tout est lumineux. Pour moi, c'est ici le centre de la ville et non à Omonoia

22_

J'aime beaucoup cette rue, tout est organisé, elle est simple et spacieuse. On se promène à son aise. Si j'ai envie je vais à droite ou à gauche, c'est génial !

25_

Là par exemple, regarde ! C'est impossible pour deux personnes de marcher...on n'a pas d'espace pour faire la moindre manoeuvre

28_

C'est impressionnant qu'il y ait des marbres partout ! C'est un luxe de marcher sur des marbres. Ce passage couvert est superbe ! C'est mon préféré ! [...] J'aime beaucoup ces vieux bâtiments

43_

On marche ici et on ne sait pas s'il faut tourner à gauche... on ne sait pas à quoi s'attendre au prochain coin... chez nous, toutes les rues sont droites...on voit jusqu'au bout de la rue

45_

La place...elle n'est pas mal... mais seulement si on regarde sa partie supérieure...ces carrés qu'on a mis là... pour moi c'est une place traditionnelle

53_

Ils exagèrent un peu...trop de musique, trop de décoration..avant c'était plus simple...tu te souviens ? Maintenant c'est la mode...des restaurants partout

9.2.7 Plonger dans des habitudes quotidiennes : marcher avec Stelios

Avec Stelios nous nous sommes rencontrés dans une librairie du quartier d'Exarcheia ; nous cherchions tous les deux des ouvrages sur Athènes. Nous avons eu une première discussion introductive le jour même de notre rencontre. Il insiste pour se présenter comme un *non-athénien* ; il est originaire de Thessalonique. Il est arrivé à Athènes assez âgé, comme il aime à dire, mais il a adoré la ville *avec tous ses théâtres*. Stelios est un acteur retraité et il habite aux limites du centre historique, sur l'avenue Alexandras. S'il avait le choix, il aimerait vivre dans le quartier de Kerameikos : *Ces zones, un peu dégradées et vieilles d'Athènes, je les aime... mais en même temps, là où j'habite maintenant, après toutes ces années, je connais tout le monde… c'est important ça*. Stelios marche tous les jours pendant une heure, *mais je vais lentement, et comme ça je peux regarder plus attentivement autour de moi...* Le plus important pour la marche, c'est que l'environnement soit beau et calme, *et qu'il n'y ait pas beaucoup de pollution*. Stelios va surtout aux stations de métro Monastiraki et Ampelokipoi ; à Monastiraki, il trouve *tout ce qu'il faut dans le centre*. Au cours de sa marche quotidienne, il croise souvent des personnes qu'il connaît : *Quand on fait le même itinéraire pendant des années, c'est ce qui arrive… si nous avions commencé plus tôt notre promenade, vers dix heures*, *tu aurais eu la chance de voir combien de personnes je salue*. Pour Stelios, le premier critère qui fait qu'un espace public soit attractif, c'est *d'avoir suffisamment d'espace pour que les piétons marchent*. Il aime marcher surtout les dimanches car *le centre change de visage, il est plus calme*. C'est un habitué du centre et il est attiré par son paysage, mais il y évite certaines zones : *Autour de la rue Evripidou, la rue Marnis et la place Vathis, toute la zone autour d'Omonoia... c'est moche... dans plusieurs sens… c'est comme un ghetto. Et cette saleté… ça ne m'inspire pas de marcher par là. Le soir, je n'aime pas marcher dans la rue Evripidou, pourquoi avoir ce sentiment d'inconfort ?* Stelios n'a pas une place qu'il aime particulièrement, il se sent plus familiarisé avec la petite place d'Exarcheia : *Je n'ai pas une préférence particulière… tu sais, les places il n'y en a pas beaucoup à Athènes*. Il proposerait à un touriste de commencer une promenade à la place Syntagma, ensuite, descendre la rue Mitropoleos, tourner dans Athinas et continuer jusqu'à Exarcheia, en passant par les rues Stournari et Patission. Stelios a l'habitude de se promener chaque dimanche et de faire le tour de l'Acropole : *Quand le soleil se couche, à Thisio, tous les touristes viennent prendre leur petit café… c'est beau... objectivement c'est beau par là... et c'est aussi toute cette histoire, les antiquités, toute cette zone est constamment améliorée*. Il n'est pas satisfait des conditions générales de la marche dans le centre : *Je ne pense pas que ce soit possible de changer Athènes... il faudrait bannir toutes les voitures, mais aucun gouvernement ne prendrait des mesures pareilles*.

Stelios choisit de faire ensemble un itinéraire qu'il fait chaque jour pour aller à certains rendez-vous pour son travail qui est dans le centre-ville: *Je passe par ici chaque matin… c'est bizarre… il n'y a pas de passage-piétons, mais pour moi, c'est l'endroit le plus logique pour traverser la rue*. Cette marche quotidienne à son travail, est, pour lui, un plaisir, et pour cette raison il adapte souvent son itinéraire en fonction de la météo : *Les jours où il fait très chaud, je préfère passer par le parc*. Le plus important, c'est de passer par des rues où il est plus probable qu'il rencontre des amis. Dès le premier pas, Stelios remarque le mauvais état des trottoirs, mais il préfère sacrifier le confort de son trajet pour éviter le trafic et la pollution :

> *Le problème en général avec Athènes, c'est que les trottoirs n'existent pas* ***(photo 1)*** *Si tu es une personne à mobilité réduite, t'es obligée de ne pas sortir de chez toi. Ici, cette rue a une caractéristique importante, il n'y a ni beaucoup de trafic ni beaucoup de pollution ; c'est pour ça que je vais par là. J'évite de marcher dans les rues Ippokratous ou Asklipiou... même si les trottoirs sont plus larges par là.*

Stelios se sent très attaché aux rues autour de chez lui, dans lesquelles il a forgé ses premiers souvenirs d'Athènes. Jusqu'à aujourd'hui, ce sont des lieux avec un ancrage émotionnel, car c'est là que, depuis des années, il rencontre ses amis, dans les mêmes cafés et théâtres :

> *Ici c'est le cinéma Panathinai ; j'aime passer à chaque fois par là, je regarde les affiches et je vois quel film est prévu pour le mois prochain. Je m'organise, ils passent très souvent de vieux films… j'aime beaucoup ces films, on ne les voit pas facilement dans d'autres cinémas. On y passe un bon moment. Et après, juste à côté, il y a le kebab pour manger quelque chose, ou le café… il y a toujours quelqu'un que je connais, je fais souvent des petites pauses ici, quand j'ai le temps.*

Stelios connaît surtout l'histoire des bâtiments qui ont un rapport avec le théâtre. En faisant toutes ces années le même itinéraire, il peut témoigner des transformations successives des îlots. Il constate avec regret que *toutes les vieilles choses ont été rasées*.

> *Ici, jadis, il y avait un théâtre très beau, le Technochora, mais il a été démoli ; la Ville voulait y construire une école, et la voilà... un peu moderne... mais le théâtre donnait du caractère à la rue* ***(photo 4),*** *et là, cet immeuble, était avant une petite maison très jolie, mais elle a aussi été détruite pendant les années de la Reconstruction.*

De nombreux endroits que Stelios connaît, ont changé d'usage au fil des ans ; cela l'angoisse beaucoup. Marcher dans la même rue pendant des années, lui a permis de connaître chaque petit détail et d'avoir un engagement particulier avec l'espace bâti. Il vit la disparition de boulangeries, de fours et de cafés comme une perte :

> *J'ai l'impression de perdre quelque chose… ici, se trouvait avant un ancien entrepôt de bois. Avec notre équipe de théâtre nous avions loué l'espace pendant trois ans et nous montions des pièces de théâtre expérimental. Tous ces immeubles que tu vois maintenant, c'étaient des petites maisons. Ici, il y avait aussi le cinéma Alfaville, également fermé... que dire ?* ***(photo 6)*** *Et là, tu connais ce petit rez-de-chaussée, non ? Autrefois, se trouvait le four du quartier ; après un théâtre a été construit et il a gardé le nom « le Four ». C'est encore un point de rencontre avec mes amis.*

À un moment donné, Stelios entre dans un petit commerce du quartier qui vend des journaux et des cigarettes ; il connaît bien la propriétaire et il amorce une discussion amicale avec elle. Juste après sortir, il dit : *Tu vois que je connais tout le monde dans le quartier ? C'est rigolo, je me promène et hop ! Une petite discussion pour changer mes pensées*. Stelios marche sur le trottoir en regardant à droite et à gauche et en mangeant le petit *pasteli* qu'il vient d'acheter. Nous descendons de temps en temps sur la chaussée quand une autre personne vient dans l'autre sens sur le trottoir ; il remarque :

> *On a mis ici ces potelets pour éviter que les voitures se garent illégalement, mais deux personnes ne peuvent pas marcher côte à côte. C'est impossible de se promener avec des pots. Assis dans un café, nous disons que les trottoirs ne sont faits que pour les âmes solitaires [rires].*

Même s'il y a de nombreuses lignes de bus qui relient son quartier aux rues très centrales du centre, Stelios souligne qu'il préfère toujours marcher : *Je vais à mon aise, comme un prince, je ne me presse pas et j'ai tout le temps pour regarder et examiner les choses*. Marcher dans la rue Mavromataion, est pour lui une promenade de souvenirs ; elle a beaucoup changé et il a la nostalgie de l'ambiance d'antan : *Il y a cette petite taverne là-bas, elle a conservé sa petite taille qui régnait jadis dans la rue (**photo 9**) ; à l'époque où les maisons avaient deux étages, la rue était très agréable... là, avec ces immeubles, la rue ne semble pas être suffisamment large ; dans*

les années 60, tout le monde voulait construire. Nous nous dirigeons vers le quartier d'Exarcheia, Stelios, aime se promener dans ses rues qu'il trouve très *vivantes* :

> *J'aime beaucoup Exarcheia, les gens qui habitent et qui marchent dans ces rues ont un esprit de communauté… c'est ça qui nous manque dans notre vie. C'est inquiétant... avec la crise, nous avons commencé à utiliser de nouveau le mot solidarité… ici, dans cette rue, il y a des associations partout... je passe saluer quelqu'un à l'intérieur, et chaque samedi on organise des événements... nous prenons tous notre café ici, ensemble.*

Quelques mètres plus loin, Stelios observe l'autre côté de la rue, en souriant, il regarde un café sur le coin et il examine avec curiosité les personnes qui sont assises à l'intérieur.

> *Là-bas, ce café s'appelle Mouria, nous venons avec mes amis, tous des vieux malades ; nous buvons du tsipouro et nous discutons de politique (**photo 12**)… imagine les discussions qu'on fait en ce moment... depuis les années 70, toujours le même lieu, on est un groupe d'amis, nous avons des conflits sur la politique […] à la fin nous nous arrangeons avec humour… on y voit aussi des mères avec des enfants, on y voit de tout, c'est pas mal.*

Stelios organise son chemin de telle manière qu'il puisse passer par les rues piétonnes, dont Methonis est celle qu'il préfère :

> *C'est une rue magique, les maisons ne sont pas hautes et on voit aussi des slogans sur les murs… Certains sont très inspirés (**photo 13**), ça me donne de l'énergie de passer par ici et de lire tout ça, ils sont inventifs ; tu ne trouves pas ?*

Il préfère passer par la rue Methonis, même si cela l'oblige à faire un petit détour :

> *Je ne prends jamais la rue Mpenaki, je sais que c'est plus direct mais il y a trop de trafic, **[photo 14]** je continue par là et je cherche des voies piétonnes. Il y en a plusieurs à Exarcheia […] À une époque, on ne trouvait pas d'appartements à louer, et regarde maintenant, tout est presque vide.*

Stelios accélère ses pas et juste avant de tourner dans la rue Themistokleous, il s'exclame :

> *Et voilà, celle-ci est la rue de mes rêves ! La rue Themistokleous **(photo 15)** […] L'ambiance y est très conviviale. […] J'essaye d'éviter les voitures et le meilleur climatiseur c'est les arbres. Tu sens la fraîcheur ?*

Il avoue qu'il ne passe pas souvent par la place d'Exarcheia ; nous la traversons sans passer par son milieu. Il évite autant que possible les foules, mais il aime beaucoup les observer de loin :

> *Je continue à faire mes petits détours, je suis déjà stressé par toutes ces voitures […] viens, viens par là ! Nous prenons la rue Tzavella, c'est animé par ici. Il y a des gens tout le temps dans les rues, dans les magasins et sur la place. Malgré les rumeurs, Exarcheia est un quartier plein de vie, on le voit sur les visages des gens qui discutent sur toutes ces terrasses de cafés.*

Sur des trottoirs étroits, il change très rapidement de sujet pour faire des commentaires sur ce qu'il observe autour de lui. Pour Stelios, certaines rues sont des endroits offrant des informations importantes, regarder des graffitis sur les murs, c'est une manière d'être en contact avec l'actualité de la ville :

> *Ici c'est l'endroit où la police a tué cet enfant... un événement tragique… je trouve que quelques slogans dans les rues sont particulièrement réussis. Je marche lentement et je les lis.*

La marche fait partie de son mode de vie ; se promener et surtout être à l'extérieur sont très importants dans sa quotidienneté :

> *Mais c'est dans notre esprit d'être dehors. Un petit café, un petit journal ou une discussion très brève. Moi, je le fais … que faire d'autre. T'as besoin de sortir pour regarder du monde, pour ne pas rester chez toi, pour surmonter la misère (**photo 18**). Maintenant, nous allons arriver en face de la librairie Vivliothiras. Là, quand j'ai de l'argent et du temps, je m'arrête pour faire une petite pause et je prends un café sur la terrasse en lisant un bouquin.*

En arrivant dans la rue Akadimias, Stelios m'indique que nous allons passer *dans l'autre partie de la ville*. La rue Akadimias est pour lui la limite entre une zone qu'il considère comme l'extension de son quartier, et une autre qui est le centre de la ville. En entrant dans le passage couvert, il constate :

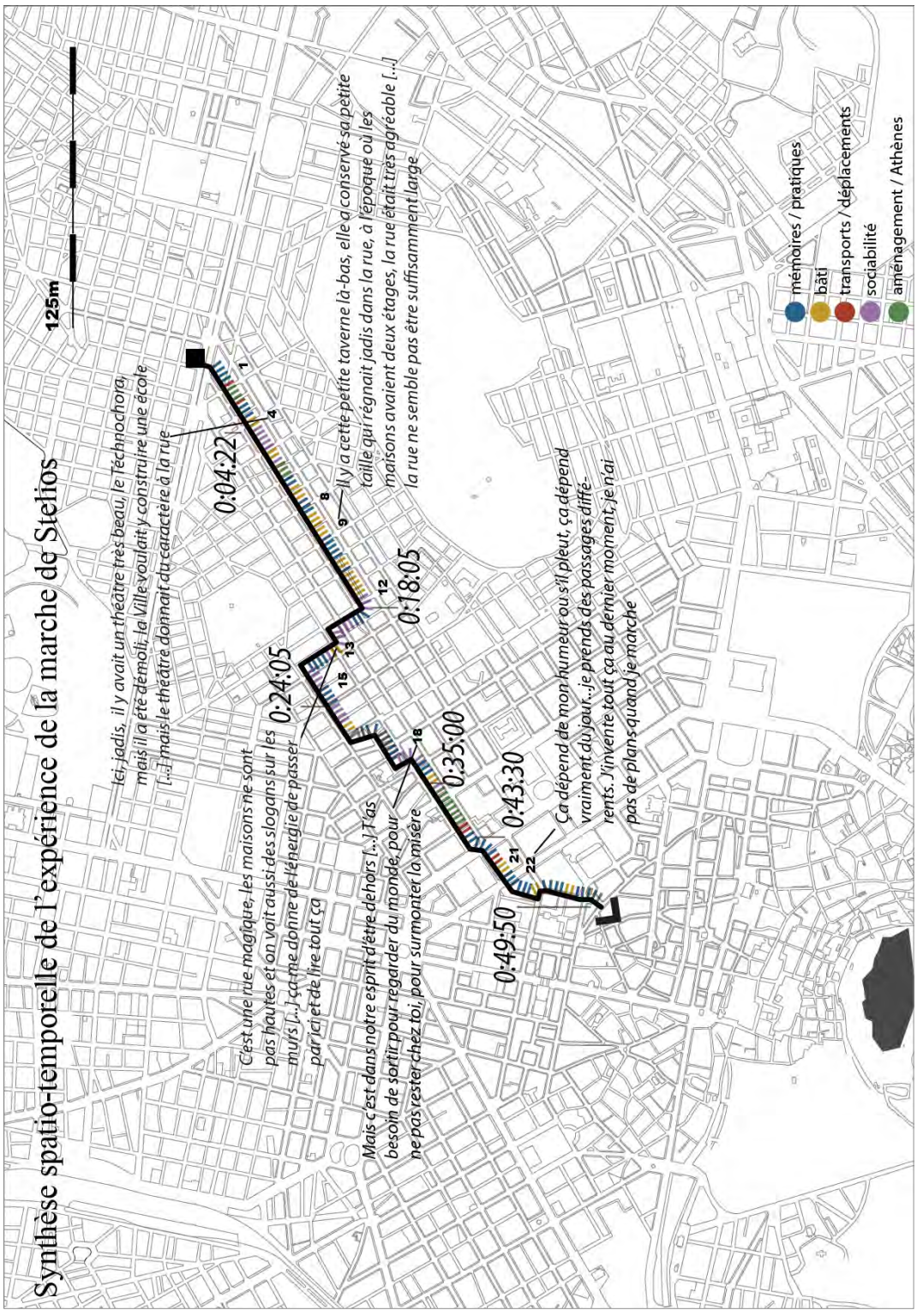
> *J'ai voyagé beaucoup ; à Sidney par exemple, il y a plusieurs passages comme celui-ci... on marche et soudain, on peut prendre un raccourci et se retrouver dans une autre partie de la ville (**photo 21**) […] j'aime tellement ça. Dans ces passages, il y avait tout ce dont nous avions besoin, et même dans les grandes rues, il y avait des passages souterrains. Le piéton était tout le temps protégé.*

Ce qui attire Stelios dans les passages couverts, c'est qu'ils lui donnent la possibilité de diriger à sa guise son trajet : *Ça dépend de mon humeur ou s'il pleut, ça dépend vraiment du jour… je prends des passages différents, j'invente tout ça au dernier moment ; je n'ai pas de plans quand je marche. Si je suis pressé c'est différent (**photo 22**)*. Les passages sont aussi une manière de gagner du temps, et il regrette qu'ils ne soient pas davantage appréciés : *Ce que je fais ? Je continue par là et je prends le suivant passage qui est juste en face. De cette manière je traverse trois avenues sans être obligé de croiser vraiment des voitures*. En marchant, il a le temps de penser à ses rôles et de s'inspirer des images de la ville. Il compare les bâtiments vides du centre à une *scène*, ce qui intrigue son inspiration :

> *Regarde ! Celui-ci est fermé. Tous ces magasins sont fermés. Je me rappelle d'une époque où je cherchais à louer un bureau dans la rue Aristidou […] Les loyers n'étaient vraiment pas chers. C'est dommage […] mais chaque fois que je marche, je regarde de beaux bâtiments vides et je rêve, je pense à des scénarios. Quelles histoires pourraient prendre vie derrière ces murs ? Il y a ça dans le centre, une sorte de déclin que j'aime, tout n'est pas neuf, il y a encore de la place pour imaginer quelque chose comme sur une scène du théâtre.*

Avant d'arriver à notre destination, Stelios parle moins, la place Agion Theodoron est un lieu qui lui est très familier. En effet, il y croise souvent des amis en semaine. La petite place est le point de repère de tous ses trajets dans le centre :

> *Une fois par semaine, je viens ici, dans la rue Leocharous, pour faire des séminaires […] ça fait des années que je connais ces lieux. Tiens ! Attends deux seconds ! [Il entre dans un café et il ressort après une minute] Ah, ils ne sont pas là ! Nous sommes une compagnie d'amis, nous nous retrouvons ici sans nous don ner de rendez-vous, c'est comme ça. Nous avons tous nos boulots dans les environs et chacun connaît un peu les programmes des autres… bon, ils ne sont pas là, je reviendrai après.*



Carte 63 : Synthèse spatio-temporelle de l'expérience de la marche de Stelios

Figure 63 : Analyse photographique et discourielle de l'expérience de la marche au cours de l'itinéraire avec Stelios

9.2.8 Être piéton, être citoyen : marcher avec Michalis

Un collègue à la Ville d'Athènes m'a conseillé de marcher avec Michalis. Nous avons parlé rapidement au téléphone et il m'a proposé de nous retrouver directement au croisement des rues Solonos et Omirou, juste après la fin de son travail. Michalis travaille comme concierge dans le quartier de Kolonaki jusqu'à 14h. Les après-midis, et jusqu'au soir, il exerce un deuxième métier qui est pour lui davantage *une passion*. Il est chiffonnier et il arpente les rues à la recherche de *tout ce qui peut avoir de la valeur*. Michalis précise : *Pas forcément une valeur financière... je faisais ça au début quand je n'avais pas vraiment besoin d'argent... mais là, je parle d'une autre valeur... tu sais... une valeur sentimentale pour moi ou une valeur historique... tu n'imagines pas combien de choses les gens jettent*. Il habite depuis plus de quinze ans dans le centre : *J'ai déménagé ici pour mon travail, mais maintenant j'y habite ici car j'aime beaucoup le centre*. S'il avait le choix d'habiter ailleurs, il irait à Exarcheia, Sepolia ou Gkazi : *C'est populaire là-bas, ça me rappelle la campagne, à Gkazi j'aurais tous les bars autour pour boire de l'ouzo, comme au village, les rues sont simples, calmes*. Michalis marche au moins une heure par jour dans le centre, et il décide de m'emmener faire un itinéraire *où il y a un peu de tout*. Il s'agit d'un trajet qu'il fait lorsqu'il est inspiré pour chercher des *curiosités cachées* dans la ville. Pendant ses parcours explorateurs, il ne suit pas un trajet en particulier, il se laisse guider par ce qu'il voit dans la rue. Au fil des ans, il a délimité une zone d'intérêt autour des quartiers d'Exarcheia et de Kolonaki, mais ses promenades sont très flexibles. Au départ, il avait commencé pour échapper à sa routine :

> *C'était par amour pour la solitude, marcher seul… j'aimais regarder les vieilles vitrines, chercher des vinyles et regarder à mon aise tout ce que je n'avais pas le temps de regarder pendant les jours de travail. J'étais attiré par certains objets d'une autre époque, des choses que l'on trouve normalement chez nos grands-parents […] Une fois, au cours de ces promenades, mon regard est tombé sur une pile de bouquins qui se trouvaient dans la poubelle. Je les ai ramassés […] Un vieux est mort et l'on a jeté toutes ses affaires. Tu ne peux pas imaginer ce que j'ai trouvé ! Petit à petit, ces balades sont devenues plus fréquentes et j'ai commencé à en faire un travail […] J'aime les rues, dans les rues les gens jettent leurs souvenirs. Moi, j'arpente la ville pour les trouver, les récupérer.*

Pour Michalis, la marche est surtout une aventure, il se promène guidé par son intuition et c'est cet aspect de la marche qu'il aime. Les rues des quartiers du centre sont pour lui des occasions et des guides pour découvrir des choses. Même s'il connaît très bien les quartiers où il marche régulièrement, à chaque sortie il découvre de nouvelles images :

> *La plupart des fois je marche guidé par l'instinct... je décide d'aller à gauche ou à droite, par intuition. Je suis les rues qui m'attirent le plus […] Même pour aller à mon travail du matin, je ne prends jamais le même itinéraire. Je fais toujours des petites variations, je choisis une rue, mais après celle-ci me guide dans une autre, et ainsi de suite, tu comprends ? […] Sur le chemin, on découvre des choses ! Mon travail est une grande aventure, une passion, une chasse... comment pourrais-je te le décrire ? Je marche et j'avance en fonction de ce que je trouve... comme dans la mer lorsque nous cherchons des coquillages ; on en trouve un et puis un autre un peu plus loin... mais on ne sait jamais à l'avance… on se laisse emporter.*

Michalis utilise rarement le métro : *Moi, le métro… bah ! Quand il y a un boulot loin… mais rarement... il n'y a rien à regarder dans le métro*. En marchant il parle souvent à des inconnus : *Les gens me demandent un renseignement et parfois c'est moi qui le fais... ça se voit tout de suite celui qui veut communiquer avec l'autre, il hésite dans ses pas, il s'arrête et il regarde autour de lui*. Il considère qu'une rue réussie est celle qui présente *beaucoup de détails* : *Une rue avec des choses qui se passent, c'est une belle rue, une petite fleur, un petit banc, la couleur des fenêtres sur une façade, l'esthétique*. Il est particulièrement attiré par l'ambiance des rues : *La vie*

à l'extérieur, les cinémas en plein air, le parc ou une bande de jeunes qui parlent de leurs problèmes, tout cela m'intrigue. Cependant, il remarque qu'il n'existe pas de dialogue entre les dirigeants et les citoyens, ce qui se reflète dans l'espace public : *Il me semble que chaque maire est uniquement un gestionnaire […] celui qui est chargé de nettoyer la rue voit tous les jours les problèmes, mais il ne les communique pas à ceux qui prennent des décisions, il fait son boulot et c'est tout […] lui aussi c'est un citoyen, non ?* Michalis aime surtout les petites rues du centre, car c'est là où il trouve le plus souvent quelque chose : *Écris ça, j'aime la rue Fokylidou car elle a des orangers ! Et la rue Merlin aussi ; et comme place je choisirais celle d'Exarcheia car elle est pleine de vie, pleine d'histoire ; Monastiraki aussi a de l'histoire mais elle est cachée derrière toutes cette vitrines touristiques*. Pour Michalis habiter dans le centre est un mode de vie et un choix conscient pour éviter les longs déplacements : *J'ai choisi d'être dans le centre car je suis à coté de tout. Je veux me promener, je vais travailler, je vais m'informer, je vais à une manifestation et je veux voir du monde, je suis dans le centre*. Il n'y a pas de zones qu'il évite quand il marche, mais comme il le précise, la rue Acharnon éveille en lui un sentiment étrange de dégoût : *Ne crois pas que j'aie peur d'y aller, c'est autre chose, il y a tous ces gens costauds, des gardiens… c'est cette sensation de pouvoir et de contrôle que je n'aime pas… c'est vrai que ces dernières années, quand j'ai parfois de l'argent sur moi, j'hésite à passer par ces rues.* Michalis, n'est pas fasciné par les zones archéologiques du centre-ville, et il ne saurait conseiller à un touriste où marcher dans la ville :

> *Je ne suis pas bon pour donner des conseils, c'est très personnel de dire à quelqu'un qui ne connaît pas la ville où marcher… que dire là-dessus... je suis un passionné d'Exarcheia […] je dirais à un touriste de rester ici, aller à une taverne et écouter de la rempetika ; mais en été je lui proposerais d'aller à Gkazi, les rues sont remplies de gens qui boivent dehors, c'est comme si l'on était sur une île*

Nous commençons notre parcours dans la rue Omirou et la première chose qu'il remarque ce sont les trous dans les trottoirs :

> *Et tu vois ça ? […] Ces trous, quand il y a de la pluie se remplissent d'eau. Les voitures passent et arrosent les piétons ! Ces trottoirs ont été refaits à neuf il y a quatre ans... mais c'est notre destin en Grèce... les choses sont toujours mal faites. Les passages-piétons sont faits à l'arraché […] ils ne respectent pas l'habitant ; ensuite, personne ne respecte personne. Regarde le trottoir, il est si étroit ! Mais les voitures se garent sans se poser trop de questions.*

Il insiste sur le fait que lorsqu'il marche il voit tous les détails de la rue ; les dalles ou les enseignes, peuvent avoir une influence positive ou négative :

> *Il y a des problèmes qui sont des détails... mais le piéton les voit… notre œil est très près du trottoir ! […] Où pourrais-je me plaindre ?* ***(photo 4)*** *Les petits problèmes dans la rue sont devenus une routine, tout le monde est habitué, il n'y a pas un journal local pour s'en occuper. Si une dalle se casse, elle reste comme ça pendant des années… je t'assure ! Ni l'habitant, ni le concierge, ni le commerçant ne se dérangent pour en informer les responsables.*

L'ambiance de délaissement est générale, mais plus que les problèmes sur les trottoirs, Michalis note une absence d'entretien de l'espace bâti. Marcher, souligne-t-il, ne présente aucun intérêt dans une ville où il n'y a pas de vie aux rez-de-chaussée :

> *Ce bâtiment-là, est la propriété d'une fondation privée... il est vide depuis des années... il pourrait être aménagé en une libraire ou une galerie (****photo 8****) […] Je passe par ici depuis trente ans, je me demande si*

quelqu'un va faire quelque chose avec ce bâtiment, il est beau en plus, non ? On ne peut pas profiter de ces bâtiments quand ils sont vides... on ne peut pas marcher les yeux fermés dans la ville non plus, il faut entrer dans des immeubles ou regarder leurs façades animées et entretenues.

Le déclin dans la rue, est pour Michalis une responsabilité de tous, et marcher dans l'espace public signifie prendre conscience que l'espace à l'extérieur appartient à tout le monde :

L'état des trottoirs ne relève pas seulement de la responsabilité de l'État. Regarde, lui, c'est un commerçant très puissant… c'est un supermarché. Il ne pense pas à s'occuper du trottoir devant l'entrée de son commerce… pour protéger ses clients. Tu vois ? Il considère que sa responsabilité s'arrête vraiment à la limite de sa porte coulissante.

Marcher sur les mêmes rues pendant des années, lui permet de témoigner des problèmes quotidiens relatifs à l'usage de l'espace :

Ces dalles, ça fait des années qu'elles sont très glissantes […] ***(photo 11)*** *au cours des dernières dix années, les piétons ont eu plein d'accidents. C'est très dangereux ! Après de nombreuses plaintes, la Ville a changé les dalles cassées, mais c'est absurde, on a remis le même matériau qui glisse*

En nous promenant dans la rue Skoufa, nous sommes très souvent obligés de faire des zigzags pour éviter des motos stationnées, des voitures, des poubelles et d'autres obstacles qui se trouvent sur le trottoir. Ce qui fatigue Michalis, c'est qu'il n'y a pas une continuité sur le sol et donc une *simplicité dans ses pas*, comme il le souligne :

Mais il n'y a aucune continuité. L'habitant est perdu… il perçoit des signes différents… l'État intervient ici... et juste à côté, le chaos. Là, on a mis cette chaîne pour empêcher le parking devant les pilotis, mais cette chaîne est un vrai piège pour les piétons. De même ici, ce passage est fait théoriquement pour les personnes à mobilité réduite, mais, dis-moi, est-ce que tu penses qu'un fauteuil roulant peut passer par là ?

Michalis fait particulièrement attention aux odeurs des rues. Ce qui l'attache à une rue n'est pas tant son histoire ou l'aménagement de ses trottoirs, mais les émotions qu'elle éveille :

Je préférerais que ces petits arbres soient des orangers, par exemple... le plus souvent ils plantent des arbres qui n'ont aucune relation avec le climat athénien, ***(photo 16)*** *il n'y a rien de mieux que de marcher dans la rue Skoufa et de sentir les bigaradiers le printemps... moi, qui vient de la province, je le sens différemment... quand je marche dans la rue et je vois des images comme ça, ou je sens des odeurs... je pense directement à mon village… à mes origines, ça me calme […] Quand on est triste un jour d'été... on sort pour faire une promenade.*

Ce n'est pas seulement la marche qu'il aime, mais surtout le fait d'être dehors. Les belles images instruisent les habitants et les poussent à faire attention aux espaces publics. Le manque d'inspiration et de motivation de la part de l'État, crée des espaces qui ne motivent pas les gens à s'y promener :

L'habitant doit apprendre à aimer l'extérieur […] mais la Ville fait toujours la même chose... rien de nouveau à attendre. Regarde ce banc entouré de fleurs, le quartier ne serait-il pas différent s'il y avait davantage d'images comme celle-ci ? Moi, je pense que nous aurions des relations différentes entre nous... une rue humaine rend une ville humaine et des êtres plus humains… cette ville n'est pas humaine […] les personnes ne se connaissent pas entre elles. Elles ne se disent même pas bonjour. Tu as remarqué ça ? Et où que ce soit, tout est pareil... partout la même chose… aucun intérêt pour l'extérieur.

Aimer marcher dans la ville signifie, pour Michalis, être intéressé tout d'abord par des choses communes. Le respect vis-à-vis de l'espace public n'est pas pour lui une question de formes, mais plutôt de culture politique :

> *Mais rien de tout ça n'est fait par hasard. Ce que tu vois dans les rues, c'est le résultat d'une manière de vivre… c'est beaucoup plus profond. La sensibilisation vis-à-vis de l'espace public est forcément une question politique, quel type de vie aimerions-nous avoir ? Quel type d'environnement pour vivre ? Ne penses pas que je sois un militant, je te dis ça car je trouve qu'il y a une logique […] Nous avons perdu la notion de confiance en des choses communes. Comment respecter les quelques mètres de trottoirs ?*

Il connaît bien les rues autour de Kolonaki et d'Exarcheia et ça ne l'ennuie pas de s'y promener. Pour lui, à chaque saison, les rues révèlent des paysages différents :

> *Cette image-là, est rare, cette rue n'est jamais comme ça, j'attends chaque été pour le voir. Normalement, pendant l'année, elle est pleine de voitures à gauche et à droite, et les trottoirs sont remplis de monde.*

En arrivant à la rue Didotou, il semble moins tendu, il regarde les bâtiments autour de lui et il est plus souriant. Marcher dans de belles rues lui donne du courage :

> *Ah ! Tu sens comment la température a changé ? Quelle fraîcheur ! […] Regarde, une très jolie maison c'est le paradis pour marcher, ici… je prends la main de ma femme... je fais des rêves, on discute, on prend de la force… avec toute cette beauté autour.* ***(photo 27)***

Il est très sensible aux émotions que les rues éveillent en lui.

> *Les émotions peuvent changer très facilement… nous ne vivons pas uniquement dans une ville en béton, notre objectif n'est pas seulement de trouver un parking, il y a des rues où l'on rêve, comme celle-ci. Il y a toujours quelque chose qui m'énerve, mais soudain, je peux voir un truc, un petit truc dans la rue qui me fera sourire.*

Le rythme lent de la marche est primordial pour que le parcours lui plaise. Ses itinéraires sont le seul moment dans sa quotidienneté où il a du temps pour réfléchir à d'autres choses qu'à la survie ou à ses problèmes quotidiens :

> *Nous nous inquiétons de savoir comment gagner de l'argent ou comment survivre... nous travaillons sans avoir de temps libre ! Regarde, maintenant nous nous promenons et nous discutons sur toutes ces généralités, c'est important ça aussi, non ? Ce que je veux dire, c'est que quand je marche, je réfléchis autrement aux choses.*

Michalis souligne que marcher en compagnie a une valeur ajoutée, ça lui permet d'avoir le temps d'approfondir les choses :

> *Les gens ne marchent plus ensemble, t'as remarqué ? (**photo 28**) Ils s'ennuient vite, la ville est triste et grise. Nous n'avons pas envie de sortir… nous ne marchons pas pour le plaisir mais pour « faire » quelque chose, pour aller quelque part. Nous sortons rarement sans but dans les rues.*

Il regrette que les Athéniens ne se soucient pas de l'espace commun. Pendant le parcours, il est très souvent attentif à certaines images de négligence qui le déçoivent, mais qui le conduisent également à s'interroger sur des solutions possibles aux problèmes dans l'espace public :

> *Il y a aussi un autre problème,* ***(photo 30)*** *les restaurants sortent leurs ordures dans des sacs en plastique qui ne sont pas bien fermés, regarde le trottoir et la voie piétonne, ils sont noirs et sales […] personne ne s'en occupe, le serveur traîne le sac sur le trottoir […] ce n'est pas une question d'argent, c'est une question de mentalité. Ce n'est pas la responsabilité de la Ville, c'est celle des habitants.*

En tant que piéton, Michalis doit affronter plusieurs difficultés liées à la signalisation ou à l'aménagement du sol. L'absence d'intérêt de la part des autorités est évidente et cela influence la mentalité des habitants :

> *Regarde ici par exemple, ce trottoir… ils ont payé les ouvriers pour faire ce passage* ***(photo 31)*** *et il y a un panneau de signalisation en plein milieu de notre trajet. Si tu demandes à ceux qui sont en train de travailler dans les chantiers, ils disent que ce n'est pas de leur faute… et alors c'est la faute de qui ? […] Moi, je marche dans ces rues tous les jours, ça me blesse de voir ça, j'ai peur qu'un jour, moi aussi je ne fasse plus attention.*

Il a un intérêt particulier pour les vieux objets. Sa passion, qu'il a transformée en métier, le conduit à découvrir des histoires du passé dans le paysage des rues où il se promène :

> *On ne se sent pas à Athènes… je regarde ces vieilles portes, je pense à des images des villes en province, j'ai l'impression de me retrouver au début du siècle, même si en réalité ces maisons datent des années 60 ou 70.*

En marchant il fait très souvent des pauses pour chercher dans les poubelles devant les immeubles. Même s'il se laisse guider librement dans le quartier, au fil des ans il a appris à tisser son trajet en fonction de certains immeubles repères où il sait qu'il a plus de probabilités de trouver des meubles anciens, des ouvrages ou d'autres objets.

> *Quand je cherche dans les poubelles, […] je regarde d'abord l'immeuble et je vois s'il reflète de l'histoire ou non. Je donne ma carte de visite aux personnes qui sortent ou qui entrent. Ce sont souvent des gens qui veulent se débarrasser de vieux trucs […] Dans certaines rues je passe du temps devant des immeubles, à regarder seulement, j'essaye de sentir... ce qui se cache derrière les fenêtres.*

En arrivant dans la rue Zolota, Michalis regarde une bande d'enfants qui joue dans la rue avant de remarquer :

> *Nous avons trop de cafés, certes, ils donnent de la vie aux voies piétonnes, mais je pense qu'elles sont toutes animées… ce sont les gens qui donnent de la vie. […] Lorsqu'on vient ici en hiver, on voit des jongleurs, des enfants qui jouent, ce n'est pas du tout un espace touristique, c'est un espace quotidien, la voie n'a rien de spécial en soi mais, pour nous, elle a de l'importance ; viens ici un jour, tu verras des jeunes immigrants discuter sur les bancs ou de vieux couples se promener.*

Nous tournons dans la rue Arachovis, il avoue qu'il aime beaucoup marcher et qu'il ne s'assied pas souvent :

> *Quand nous sommes arrivés à Athènes en 1960, nous cherchions un peu d'espace privé, les gens n'avaient pas les conforts d'aujourd'hui. Maintenant, mon fils a douze ans et il passe tout son temps dans l'appartement… pour que les gamins sortent jouer sur la place, il faut qu'un parent les accompagne…et puis, quelle place ? Des espaces vides impersonnels, couverts de béton... comment t'expliquer ? Il y a des places et des places... une belle place n'est rien sans enfants pour y jouer, rien sans activités.*

Michalis regarde attentivement le paysage de la rue, il observe des immeubles de loin, mais il s'approche assez souvent de certains murs pour regarder de plus près des affiches ou des graffitis :

> *Tu vois ces affiches ? Je passe chaque semaine par ici, je le fais exprès, pour lire ces affiches, pour m'informer... sans blague... on ne trouve pas de vrais informations dans les journaux en ce moment,* ***(photo 35)*** *Mon neveu m'a annoncé un jour qu'il voulait intégrer un parti politique... je lui ai dit que s'il n'a pas la curiosité de lire des choses sur les murs des rues, il ne faut pas qu'il entre dans la politique.*

Marcher à Exarcheia est pour lui la seule manière d'être en contact avec des associations du quartier et de rester informé sur des événements sur lesquels il ne saurait rien autrement.

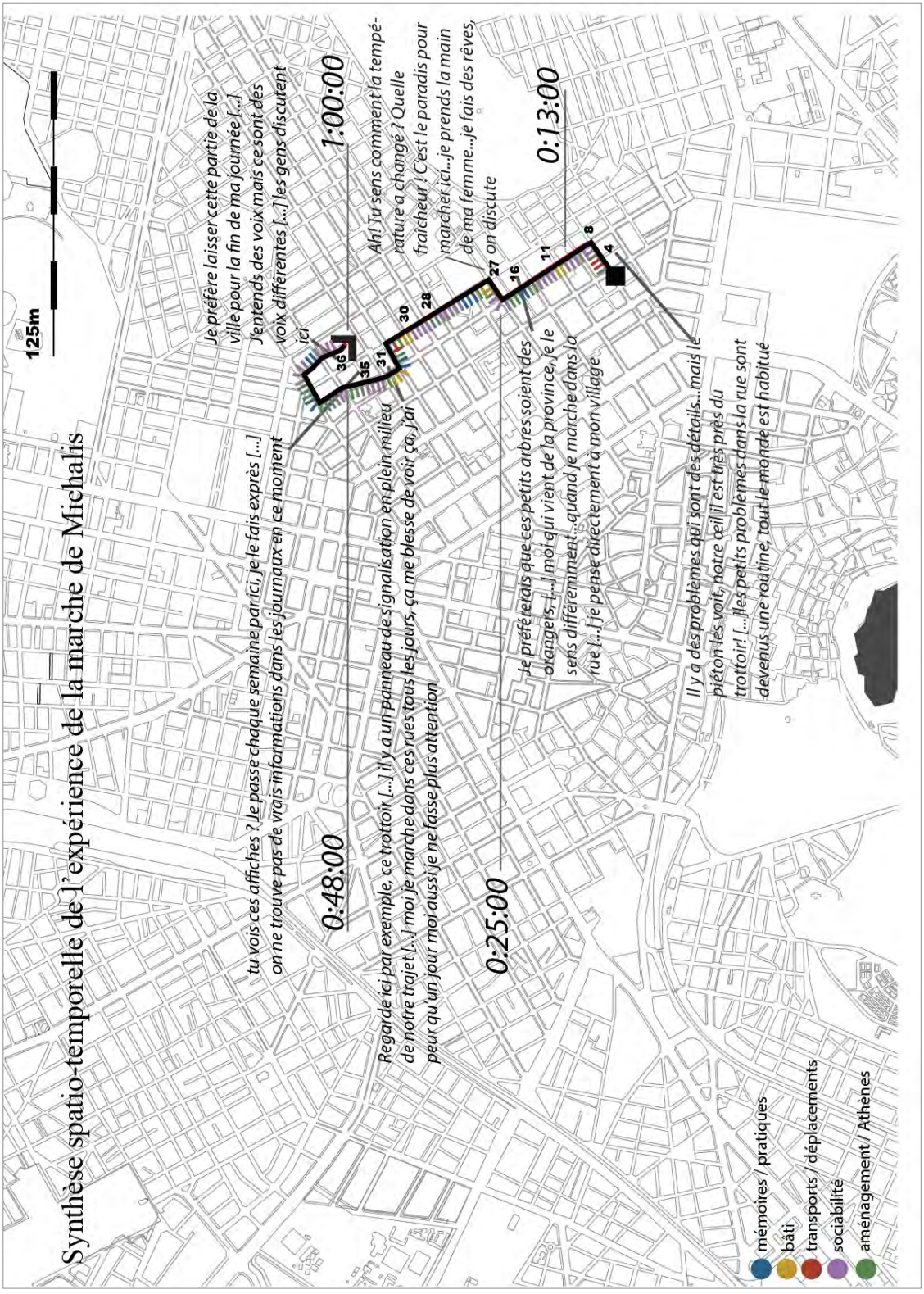
> *Ici, c'est le cœur de la ville, on ne trouve pas ces choses écrites sur les premières pages des grands journaux. Pour de nombreux événements, je ne m'informe que sur place, en discutant avec des gens… Exarcheia est un bon quartier, les gens qui y habitent sont assez sensibles aux choses communes. Je marche seul, mais en réalité je ne me sens jamais seul ; à chaque petit coin, il y a une chose qui m'intrigue, qui éveille mon attention ; une action collective… dans la rue on n'est pas seuls.*

Michalis ne décide jamais à l'avance son itinéraire exact, mais il connaît sa destination finale. Il veut toujours finir son parcours en s'offrant un temps de détente dans un café ou dans une voie piétonne autour de la place d'Exarcheia :

> *Viens par là, je veux te montrer un cinéma en plein air que j'aime beaucoup. Je préfère laisser cette partie de la ville pour la fin de ma journée. Je viens regarder des films après mes longues promenades. Ce que j'aime ici, c'est cette ambiance de quartier (****photo 36****), il n'y a ni les touristes du centre, ni les boutiques de Kolonaki ; il y a des cinémas, des librairies et des associations. J'entends des voix, mais ce sont des voix différentes, ce n'est pas ce brouhaha de gens qui s'amusent ; les gens discutent, ici.*

En arrivant devant le cinéma Riviera, il raconte que ses parcours sont surtout solitaires et qu'il n'aime pas vraiment marcher avec d'autres personnes. La marche est, pour lui, une observation de l'entourage avec un regard interrogatif et il accorde une grande importance au silence lorsqu'il se promène :

> *Et le silence a aussi de la valeur... un jour je voulais faire une promenade avec ma fille, j'ai décidé de l'emmener ici… il n'y a rien, ni parcs, ni vitrines, c'est seulement cette ambiance ; je me suis dit que marcher dans cette rue pourrait être une bonne expérience pour elle. Je voulais habiter ici, mais ma femme ne voulait pas ; regarde ces jolies maisons, les gens qui y vivent descendent tout simplement dans la rue et participent à cette vie... mais ces images sont rares... je voulais t'emmener ici pour la fin... je cherche un banc, je me repose un peu avant de rentrer à la maison, viens ! Nous allons nous asseoir sans rien dire, nous pouvons juste regarder autour nous.*



Carte 64 : Synthèse spatio-temporelle de l'expérience de la marche de Michalis

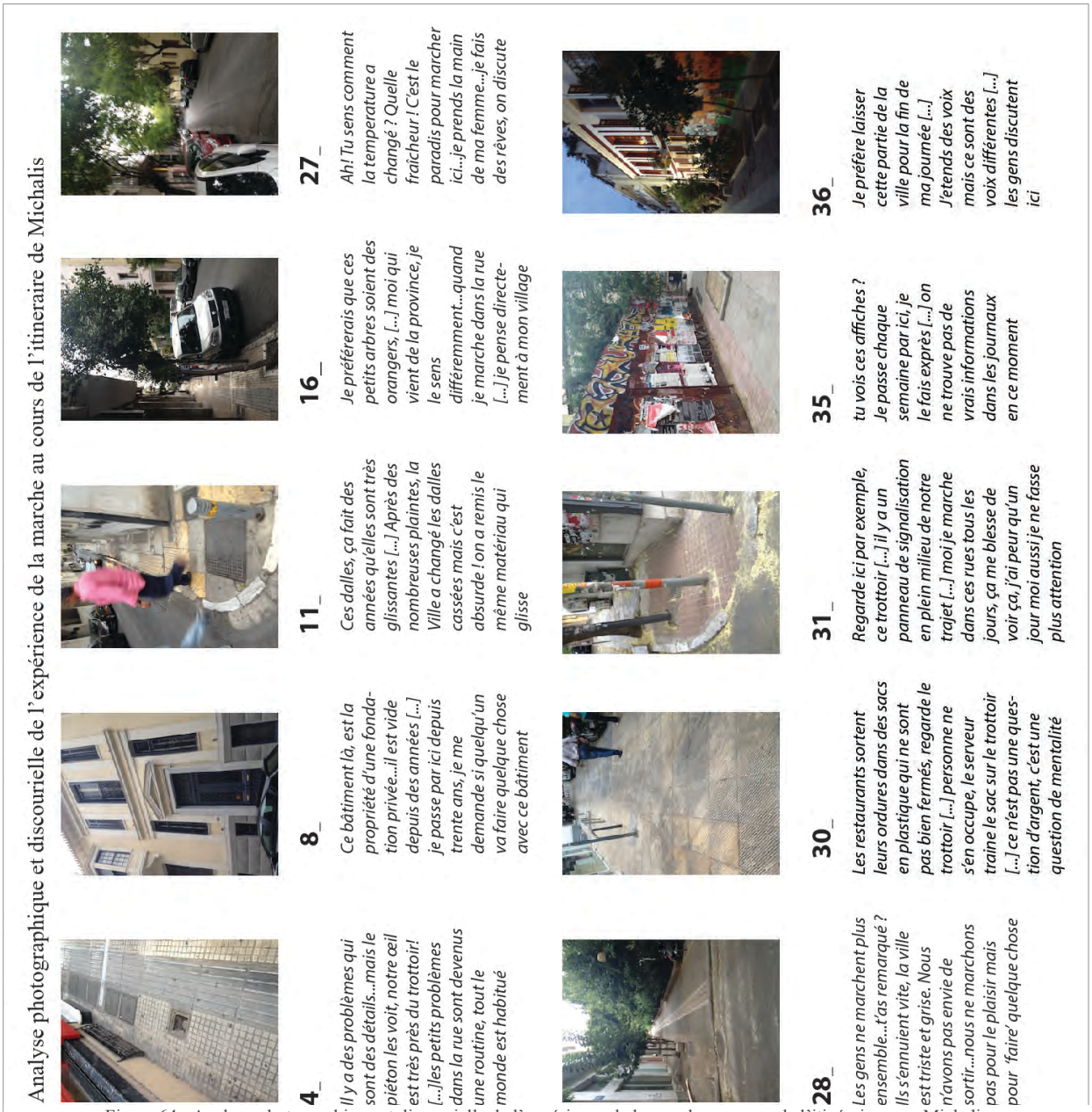


Figure 64 : Analyse photographique et discourielle de l'expérience de la marche au cours de l'itinéraire avec Michalis

9.2.9 Des pas contemplatifs : marcher avec Makis

J'ai eu l'occasion de rencontrer Makis au cours d'une soirée chez des amis, il est maître de conférences en Philosophie à *Anoichto Panepistimio d'Athènes*. Il habite depuis dix-huit ans dans le centre d'Athènes et, en 2002, il a

acheté une maison dans le quartier de Kerameikos. S'il pouvait, il aimerait habiter à côté de la colline de Filoppapos : *Ce que je cherche dans un quartier, ce sont les couleurs, une ambiance et puis bien sûr pouvoir tout faire à pied… je ne prends pas souvent les transports en commun, ma moto non plus d'ailleurs*. Makis marche plus de quinze minutes par jour et il cherche à combiner la rapidité avec l'intérêt du paysage : *Là, je vais par exemple à Monastiraki, je ne prends pas la rue Ermou, car même si c'est plus rapide par là, je préfère passer par les ruelles de Psiri.* Makis aime prendre les transports en commun *pour voir de nouveaux visages*. Il travaille surtout chez lui et parfois il a besoin de contact humain quand il est dehors : *Lorsqu'on passe toute la journée chez soi, dans le silence, on a envie de parler à quelqu' un… il y a parfois des touristes qui regardent une carte en plein milieu de la rue... je m'approche d'eux et je les aide*. Pour Makis, une rue attractive pour les piétons est celle qui a de *beaux bâtiments et de la végétation, oui les arbres et les pots sur les balcons... tu sais… tout ça*. Parmi les points positifs, du paysage des rues du centre, Makis préfère le projet de piétonisation de Dionisiou Areopagitou, mais il précise : *Je n'y vais pas trop... il y a trop de monde… je ne supporte pas la foule*. La rue qu'il préfère, c'est celle qui se trouve à côté de chez lui, la voie piétonne de Salaminos : *Avec tous ces arbres, c'est assez particulier comme paysage et c'est calme*. En revanche, il ne marche pas *à Omonoia et à Evripidou* ; il ajoute : *Je ressens de la tristesse… il y a quelques années, l'on pouvait marcher à n'importe quel moment de la journée, même les femmes, et soudain, tout a changé, la peur s'est installée dans nos vies… c'est une chose terrible*. Makis conseillerait aux touristes de faire un itinéraire *plus alternatif* : *Il faut passer par Psiri et par le triangle commercial… voir toute cette zone de la ville qui conserve certaines caractéristiques authentiques, à mon avis*. Il pense que pour améliorer les conditions de la marche dans le centre il faudrait *bannir les voitures et élargir les trottoirs*, il se demande : *À quoi bon prendre la voiture jusqu'à l'Acropole, c'est fou ça !... et puis il faut contrôler les terrasses des cafés... le piéton est très souvent obligé de marcher au milieu de la rue car des chaises et des tables ont occupé tout l'espace*. Makis considère que les travaux d'aménagement faits dans plusieurs espaces publics montrent au moins une intention de changement : *Omonoia par exemple… au moins maintenant l'on peut accéder à la place. Avant ce n'était pas une place... bon, peut être que je n'y vais pas, mais d'autres oui*.

Nous commençons notre itinéraire devant sa maison dans la rue Salaminos. Makis se réfère au changement que son quartier a connu ces dernières années et qui est surtout visible dans l'apparition de nombreux cafés et restaurants. Il fréquentait beaucoup de cafés et de bars lorsqu'il habitait au début à Kerameikos, mais à présent il ne le fait plus : *Ah ! Je suis comme ça, je fais la même chose quand je marche... j'aime un itinéraire et je le répète tout le temps, et puis un jour, ça y est, c'est fini… je cherche quelque chose de nouveau*. Nous tournons dans la rue Pireos ; il commence à parler plus fort car le bruit du trafic est plus intense :

> *La rue Pireos n'est pas très agréable… mais il y a des trottoirs très larges, bien que ça ne suffise pas… il y a quelque chose d'autre,* ***(photo 6)*** *c'est difficile pour moi de marcher avec beaucoup de bruit, c'est la seule partie où je n'aime pas vraiment me promener… le soir tout cet espace devant le restaurant Varoulko, tu le connais, non ? Tout le trottoir est rempli de Jeeps... quelle contradiction pour cette ville !*

Makis avoue qu'après avoir marché toutes ces années sur le même trottoir, il est frustré de voir toujours les mêmes problèmes :

> *Chacun se gare là où il veut […] il y a tous ces magasins et des boîtes. Autour des rues Salaminos et Iera Odos, tous les soirs, les rues deviennent un parking énorme. Personne ne contrôle ça, moi, j'ai l'impression que personne ne s'occupe réellement de ce qui se passe dans les rues. Regarde ici par exemple ! Ce petit*

*trou, tu ne le remarques pas, c'est minuscule, mais moi qui passe par là tous les jours... je vois le trou depuis cinq ans (**photo 8**), je ne sais pas qui est responsable de le réparer.*

En marchant dans la rue Pireos, dominée par des immeubles en béton, Makis montre *son église préférée* sur une petite place. Je lui demande s'il va souvent dans cette place, il répond : *Non, jamais j'aime seulement la regarder quand je passe à pied... tout est gris autour de l'asphalte et soudain je vois cette église et des palmiers, c'est agréable*. Mais il n'apprécie cette image que de loin. Quand nous nous approchons de la place il remarque :

*Dans la partie derrière l'église, il y a des gens qui dorment, tu verras, vingt à trente personnes, des sans-abri ; parfois, je suis obligé de traverser la place et je me sens mal à l'aise, pas vraiment menacé, non, mais triste (**photo 10**) […] c'est l'ambiance générale dans ces rues… malheureusement.*

Il avoue qu'il a commencé à avoir peur de marcher dans certaines rues, après avoir été victime d'un vol. Il précise que le sentiment d'insécurité plane dans l'atmosphère et qu'on l'appréhende avant même de sortir dans la rue.

Ça m'est arrivé plusieurs fois d'être réveillé la nuit par des cris dans les rues ; en bas de chez moi, il arrive qu'on vole des sacs à des passantes, c'est vraiment terrible. Quand j'ai déménagé ici en 2005, les premières années j'étais très content, c'était formidable, mais après les choses ont changé ; ça m'énerve, surtout car je sens que la rue en bas de chez moi n'est plus ce qu'elle était. Nous qui habitons là, nous ne descendons pas dans la rue, nous n'avons aucune raison de le faire, ni l'envie, d'ailleurs.

En poursuivant notre chemin dans la rue Pireos, il regarde surtout par terre. Le klaxon des voitures qui passent à côté de nous attire son regard vers la chaussée et les bords du trottoir :

*Au début nous avons tous critiqué les potelets d'Avramopoulos, [maire d'Athènes] je suis d'accord, ils sont dangereux pour les motards (**photo 11**), si quelqu'un tombe sur ces poteaux métalliques il peut se casser la tête ; en plus, ils sont un peu moches, mais c'est la seule solution pour empêcher les conducteurs de se garer sur les trottoirs… je pense qu'on aurait pu penser à quelque chose de plus beau, mais bon… au moins nous pouvons marcher... avant, tu te souviens comment ils étaient les trottoirs ?*

Même s'il n'y a rien de très intéressant à regarder, Makis pense que celui qui connaît bien la zone a toujours quelque chose à voir. Les espaces qui ont été récemment aménagés et mis à niveau ne sont pas intégrés dans la vie quotidienne du quartier, ceci l'ennuie chaque fois qu'il traverse la place Koumoundourou :

*Je n'arrête jamais de regarder… même si par ici tout est un peu moche, je regarde autour de moi, il y a des choses qui attirent mon intérêt, parfois petites, c'est ça qui est intéressant, l'œil s'arrête toujours sur quelque chose. Ici, c'est la place Koumoundourou, je me souviens comment elle était avant son aménagement. C'est une des rares places qu'il n'a pas détruite. L'intervention a été relativement modeste, c'est pour ça ! Je me souviens quand elle servait d'abri aux immigrants kurdes. Elle était pleine de tentes… c'était en 1990, non ? (**photo 17**) Ces dernières années, la police contrôle constamment le lieu… mais personne ne va sur cette place ! C'est bizarre, non ? Il y a de la végétation, de la pelouse, des bancs, mais il n'y pas de vie.*

En tournant dans la rue Evripidou, Makis me confie qu'il aime marcher dans ces rues car il y découvre les différentes activités qui existent dans la ville et qu'on ne pouvait pas imaginer avant :

Ici, chaque fois que je regarde ce panneau, je réfléchis comment ça pourrait être un théâtre pour les sourds ? Il y a des endroits comme ça partout, ils suscitent la curiosité... ce sont des choses que l'on ne

*trouve pas facilement dans la ville (**photo 18**), je ne suis jamais allé à un théâtre pour sourds... peut-être que j'irai… quand on passe devant plusieurs cafés dans une même rue, on ne se pose pas les mêmes questions, n'est-ce pas ?*

En marchant dans la rue Evripidou, il regarde avec beaucoup d'intérêt à gauche et à droite. Nous nous déplaçons avec difficulté côte à côte sur le trottoir et Makis, qui marche quelques pas devant moi, se tourne très souvent pour m'expliquer l'histoire des immeubles et des commerces que nous croisons :

Ici, ce sont les bureaux des éditions Estia… ça fait une dizaine d'années que leurs locaux sont là. Je me souviens, à l'époque ils ont fait ce choix pour des raisons de publicité aussi, montrer d'une certaine manière qu'ils ont confiance en la ville ; ils ont choisi de s'installer dans cette partie vraiment dégradée… et ici, c'est l'hôtel Evripidis, plusieurs groupes d'élèves d'écoles françaises y vont... je les vois quand je passe pat là les week-ends, t'imagines leur choc ? Ils arrivent à Athènes, la ville des philosophes, ils sortent dans la rue, et ils voient ça autour d'eux ! Mais c'est notre réalité, c'est aussi une partie de notre ville.

Il semble gêné d'être obligé de marcher sur des trottoirs encombrés de monde et d'étalages, mais malgré tout, il aime particulièrement cette partie du centre grâce à ses commerces qui donnent de la vie à la rue :

*Voilà une image très courante des trottoirs… ils sont déjà étroits, et de plus il y a tous ces produits qui débordent de l'intérieur des magasins […] comment espèrent-ils qu'on entre dans leur magasin ? **(photo 26)** Ce magasin-là, tu le vois ? Ils vendent de la corde à dix centimes le mètre, on ne trouve pas ces prix ailleurs… les gens ici, et quelques commerces, appartiennent à une autre époque… c'est génial ! On trouve vraiment tout ce qu'on cherche… des cacahuètes et des produits chinois.*

Nous nous approchons de la rue Athinas, Makis se déplace aisément dans la foule, il semble très bien connaître la rue : *Je viens très souvent au marché pour acheter du poisson.* Toutefois, il avoue qu'il n'a pas une opinion figée sur le caractère de la rue : *Ça peut paraître bizarre, mais je ne sais pas si j'aime ou non cette rue, ça dépend vraiment de mon humeur* ; tout dépend de la journée, de l'heure ou des raisons de son déplacement :

Il y a des jours où le trafic est très gênant, trop de bruit… moi aussi ça m'arrive parfois d'être pressé et de vouloir finir mes courses au plus vite… mais cette rue a un tas de visages ; si l'on vient par là un dimanche, on voit quelque chose de complètement différent.

En passant devant le marché Varvakeios nous n'arrivons pas à parler facilement, nous sommes très souvent interrompus par des personnes qui passent entre nous :

*On est obligé de s'arrêter toutes les trois secondes, **(photo 31)** ça me fatigue ; contrairement à Paris, ici, avant d'arriver à ton travail, tu es déjà fatigué… on a besoin d'énergie pour marcher dans la rue, c'est une bataille avec les autres piétons, les véhicules et les obstacles, ce chaos te met dans une situation de conflit avec les autres… celui qui marche sur le trottoir avec toi, tu le vois comme un ennemi, car on revendique le même petit morceau d'espace pour passer, t'imagines ce qui se passe quand il pleut et que tout le monde marche avec des parapluies... je ne fais rien d'autre que de faire attention à ne pas blesser quelqu'un.*

Pour Makis, cet itinéraire quotidien jusqu'au marché Varvakeios lui permet d'être davantage en contact avec *une autre Athènes,* un visage de la ville qui appartient plus au passé. Cela lui confère un sentiment de soulagement et de stabilité car il voit *des choses qui ne changent pas brutalement* :

Ici, c'est le fameux commerce de Patistas, tu sais depuis combien de temps il est là ? C'est le premier magasin de produits de beauté... un grand succès dans les années 70... il est là depuis 1915… il y a quelque chose de démodé que j'aime, j'y vais parfois pour chercher des produits français à des prix très bas.

En nous approchant de la place Agion Theodoron, il a des souvenirs très forts de ces lieux. Il y fait ses courses depuis des années, il y rencontre ses amis et il travaille dans une zone très restreinte du centre.

> *Je viens assez souvent pour prendre des cafés dans ce quartier […] j'aime marcher ici, il y a beaucoup de possibilités pour faire des choses, bon, sur ce trottoir, pas de place pour un deuxième piéton… je travaillais ici à l'époque et quand il y a une cérémonie à l'église, on l'entend dans tout le quartier, c'est comme dans un village. Ce restaurant est très connu... nous y allions avec des amis après les nuits blanches...*

Nous traversons la place Klafthmonos, c'est l'itinéraire le plus rapide d'après lui, et en plus : *C'est bien protégé entre les arbres*. Or, il ne fait jamais une pause sur cette place : *Il y a des bancs et des arbres, mais en réalité il n'y a rien…* Nous constatons tous les deux que la place est vide :

> *Non, non, il n'y a jamais de monde... quelques sans-abri, des drogués… encore une place morte… et au milieu, la fameuse sculpture de la réconciliation du peuple, c'est un peu moche mais bon (**photo 48**). C'est triste, il n'y a que les pigeons qui aiment cette place.*

Nous arrivons dans la rue Stadiou, Makis cherche un point de passage pour traverser les trois voies de circulation et arriver sur le parvis de la place Korai :

> *Viens ! Nous cherchons un passage, ah, oui, là-bas ! Faisons un effort pour traverser par ici… mais il faut attendre que la circulation s'arrête… le feu vert pour les piétons dure très peu… et là, nous voyons une autre petite place qui n'a pas du tout d'arbres, mais elle est pleine de monde, nous sommes bizarres les Athéniens [rires].*

Makis admet qu'il n'aime pas s'asseoir aux terrasses des cafés de la place Korai, même si ces lieux centraux sont très fréquentés, ils ne l'attirent pas :

> *Les gens préfèrent les endroits les plus étranges parfois. Je ne comprends pas très bien... et ici, dans cet endroit si central et si touristique, regarde le sol ! Regarde cette façade, ce bâtiment a été brulé pendant les manifestations de 2012.*

L'aménagement de la place le déçoit, il traverse par là pour aller à d'autres parties du centre, mais il n'a jamais eu envie d'y faire une pause :

> *L'été il fait chaud ici... je comprends pourquoi personne ne s'assied là… pourtant, il y a des bancs, mais ça ne donne vraiment pas envie de s'asseoir. Ils sont moches et sales... on ne s'y assied que si on est prêt à s'évanouir… [rires].*

Nous arrivons devant les trois édifices de la Trilogie dans la rue Panepistimiou. Makis regarde quelques immigrants qui sont assis sur les pelouses devant le bâtiment de la Bibliothèque nationale ; il aime cet endroit : *Il y a une sorte de vie, nous ne le remarquons pas, mais il y en a une*. Il regarde avec joie la petite place à côté de la faculté de Droit avant de constater :

> *Je suis allé récemment à la colline de Filopappos, il y avait une réunion d'une bande de musiciens… ce qui était impressionnant, c'est qu'il y avait beaucoup d'immigrants […] je vis dans cette ville, mais je ne vais pas souvent dans ces lieux... pourtant, il y a de l'espace ouvert, comme ici, il y a des choses à voir, mais on ne pense pas à y aller marcher, c'est ça que j'essaye de te dire, nous aimons nous promener surtout dans le tissu dense avec des immeubles et en même temps nous nous plaignons qu'il n'y ait pas assez de parcs.*

En traversant la rue Akadimias, il précise qu'il aime traverser perpendiculairement ces larges avenues, mais il n'aime pas marcher sur leur longueur car il trouve plus intéressant de changer souvent de rues, pour *avoir des vues différentes* :

> *Toutes ces avenues, ne sont pas mal... ce sont les seules qui ont des trottoirs si larges… et des bâtiments intéressants... mais il y a du trafic, comme dans la rue Pireos... beaucoup de voitures... Panepistimiou est intéressante des deux côtés, là où elle croise d'autres rues et les places, où des choses se passent.*

Nous arrivons dans la rue Solonos, le bruit du trafic est intense et Makis parle moins :

> *Maintenant, je me suis souvenu de quelque chose, en bas de chez moi, ce que j'aime, c'est que j'entends les voix des personnes qui passent […] ici, nous n'entendons que les voitures […] Je n'aime pas la rue Solonos, elle est trop longue... pas de trottoirs, aucun intérêt, pas de surprises (**photo 63**), pas de petits coins et les bâtiments n'ont aucun intérêt… ce n'est vraiment pas accueillant.*

Nous marchons le long de la rue Solonos en nous dirigeant vers l'est, il regarde surtout sur le trottoir et lève rarement le regard vers les façades des immeubles :

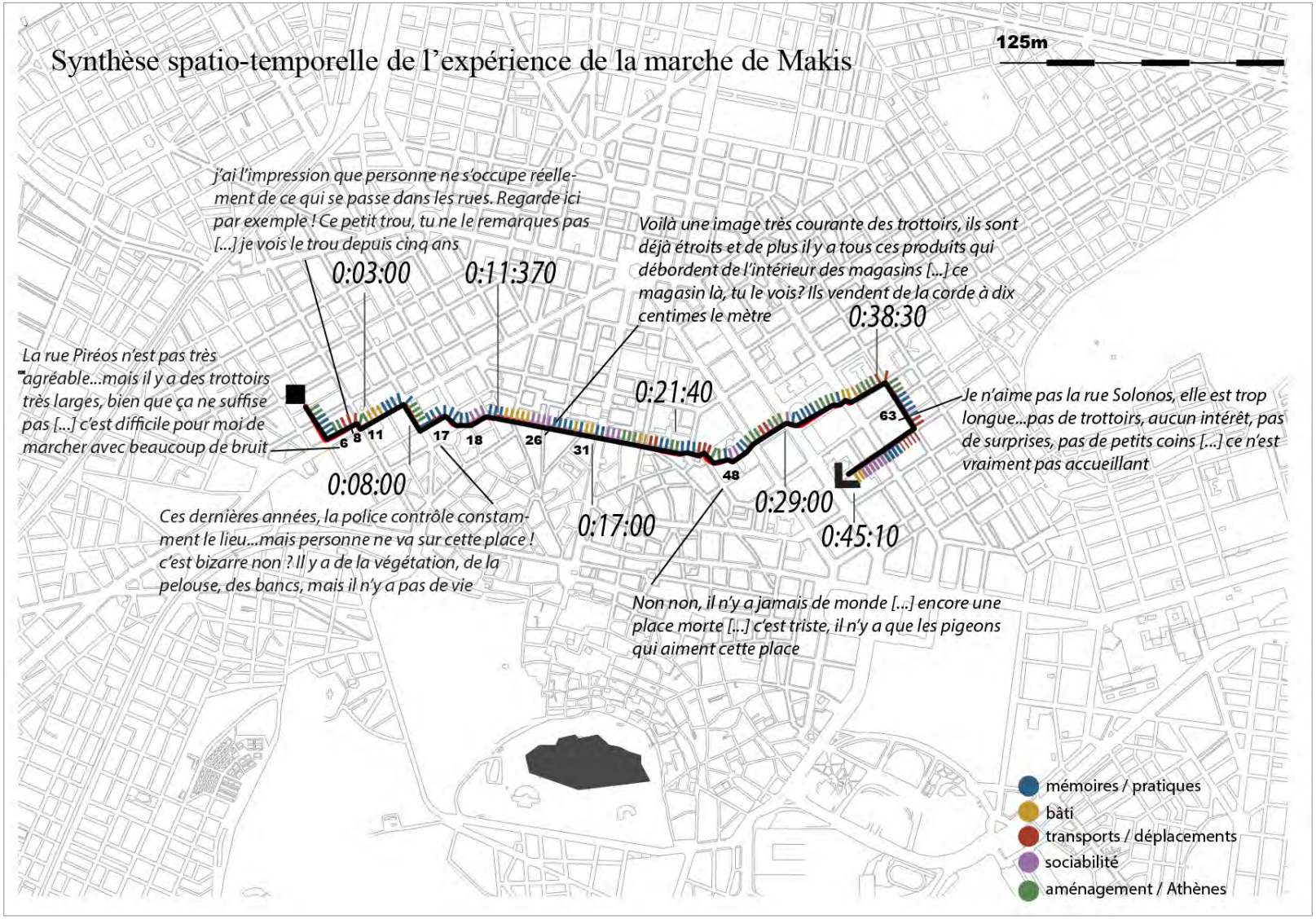
> *Comment deux rues qui sont l'une à côté de l'autre peuvent être si différentes. Le paysage change très facilement dans le centre, ce n'est pas négatif. Ça pourrait être aussi un avantage… pour qui s'ennuie facilement.*

En parlant Makis, oublie de tourner dans la rue Omirou, où se trouve l'Institut Goethe vers lequel nous nous dirigeons :

> *Ah… nous nous sommes éloignés un peu… en parlant, j'avais oublié de tourner au bon moment à droite, ce n'est pas grave… tu vois, en parlant on perd du temps et l'orientation aussi, [rires] mais ça m'arrive également quand je suis seul, je me perds dans mes pensées.*

Avant la fin du parcours et en nous approchant de l'Institut Goethe, Makis avoue qu'il aime marcher jusqu'ici car de cette manière il a la possibilité de se décontracter un peu avant de commencer son travail à la bibliothèque en prenant un café avec des collègues ou des amis sur un des nombreux cafés du quartier. En marchant il profite de son temps, mais aussi pour réfléchir et se détendre :

> *Ici, il y a un bar assez célèbre, peut-être que tu le connais... il y a surtout des chercheurs… c'est pratique, l'Institut Goethe est juste à côté, j'y bois mon café avant d'entrer à la bibliothèque, ou parfois les soirs en sortant, je prends un verre ; il y a toujours à peu près les mêmes personnes … je passe dehors et je vois parfois… s'il y a quelqu'un que je connais, je m'assieds pour un petit expresso… et voilà, nous sommes arrivés ! Bon, ne regarde pas la façade, c'est l'intérieur qui compte.*



Carte 65 : Synthèse spatio-temporelle de l'expérience de la marche de Makis

Analyse photographique et discourielle de l'expérience de la marche au cours de l'itineraire avec Makis

6_

La rue Piréos n'est pas très agréable...mais il y a des trottoirs très larges, bien que ça ne suffise pas [...] c'est difficile pour moi de marcher avec beaucoup de bruit

8_

J'ai l'impression que personne ne s'occupe réellement de ce qui se passe dans les rues. Regarde ici par exemple! Ce petit trou, tu ne le remarques pas [...] je vois le trou depuis cinq ans

10_

Dans la partie derrière l'eglise, il y a des gens qui dorment [...] je suis obligé de traverser la place et je me sens mal à l'aise, pas vraiment menacé, non, mais triste

11_

Nous avons tous critiqué les potelets [...] ils sont un peu moches [...]mais c'est la seule solution pour empêcher les conducteurs [...] au moins nous pouvons marcher

17_

Ces dernières années, la police contrôle constamment le lieu... mais personne ne va sur cette place ! C'est bizarre non ? Il y a de la végétation, de la pelouse, des bancs, mais il n'y a pas de vie

18_

Chaque fois que je regarde ce panneau je réfléchis comment ça pourrait être un théâtre pour les sourds ? il y a des endroits comme ça partout ils suscitent la curiosité... ce sont des choses que l'on ne trouve pas facilement dans la ville

26_

Voilà une image très courante des trottoirs, ils sont déjà étroits et de plus il y a tous ces produits qui débordent de l'intérieur des magasins [...] ce magasin là, tu le vois ? Ils vendent de la corde à dix centimes le mètre

31_

On est obligé de s'arrêter toutes les trois secondes, ça me fatigue, contrairement à Paris, ici, avant d'arriver à ton travail, tu es déjà fatigué... on a besoin d'énergie pour marcher dans la rue, c'est une bataille

48_

Non non, il n'y a jamais de monde [...] encore une place morte [...] c'est triste, il n'y a que les pigeons qui aiment cette place

63_

Je n'aime pas la rue Solonos, elle est trop longue...pas de trottoirs, aucun intérêt, pas de surprises, pas de petits coins [...] ce n'est vraiment pas accueillant

9.2.10 Témoigner de la ville qui change : marcher avec Andreas

Avec Andreas, nous nous connaissons depuis l'époque où nous travaillions ensemble aux services techniques de la Municipalité d'Athènes. Il a soixante ans et il travaille *depuis presque toujours,* en tant qu'ingénieur dans la Ville. Il fut pendant plusieurs années inspecteur des travaux dans le cadre du programme des piétonnisations. Marcher dans le centre fait partie de son travail quotidien. Il arpente des quartiers en notant sur son carnet les problèmes de certaines voies piétonnes. Il a vécu toute sa vie dans le centre historique, mais il avoue : *Maintenant, Athènes n'est plus ce qu'elle était autrefois, mais si je devais déménager ailleurs dans le centre… non, je ne pourrais pas, j'aime Petralona, je peux monter à pied sur la colline de Filoppapos, avoir une vue sur toute la ville et toutes ses antiquités*. Pour lui, la marche est surtout *un plaisir des odeurs*. Il avoue qu'il marche moins qu'avant : *Tu sens les émissions de gaz ; jadis, à Athènes il y avait des odeurs magnifiques*. Anrdreas choisit ses itinéraires par rapport à la beauté du paysage : *Au lieu de rentrer directement chez moi après le boulot, je préfère passer par Thisio, voir les sites archéologiques et marcher à côté des rails du train, ça donne un autre rythme aux pas.* Il admire beaucoup le paysage de Plaka où il aime beaucoup marcher. Pour lui, les rues de ce quartier sont agréables tant pour les visiteurs que pour les habitants, contrairement à Thisio où il évite de marcher à cause du bruit continu des cafés. Sa rue préférée est la rue Troon : *C'est à côté de chez moi, nous nous y promenons avec ma femme, il y a des bancs et il y a une vue sur toute la ville*. Andreas admet : *Toute cette zone à côté de l'église d'Agios Panteleiomonas, au nord de la place Omonoia, on ne peut pas y circuler le soir… je ne me sens pas à l'aise… sur la place Omonoia, je trouve que c'est assez risqué de circuler après vingt heures le soir… il y a plusieurs toxicomanes, ils cherchent désespérément de l'argent pour leur dose et ils peuvent t'attaquer à tout moment*. Il aime surtout la partie ancienne de la ville et toutes les rues autour de Plaka où il conseillerait à un touriste de s'y promener : *Je lui dirais de marcher à Plaka... ce quartier a une autre couleur, c'est comme si on n'était pas à Athènes […] tout a changé, mais Plaka reste toujours la même, toujours belle*. Afin que les conditions de la marche s'améliorent, il pense que la Ville doit mieux contrôler les activités dans les rues : *Personne ne dit rien sur tout ce chaos. Nous avons des centaines de lois, nous avons plus de lois que n'importe quel pays, mais nous n'avons pas de culture en tant que peuple... la plupart des gens me disent d'arrêter de me prendre la tête avec tout ça, rien ne change. Pour moi chaque promenade c'est une souffrance. Je ne peux que remarquer tous ces problèmes, c'est mon boulot*.

Figure 65 : Analyse photographique et discourielle de l'expérience de la marche au cours de l'itinéraire avec Makis

Andreas m'a proposé de l'accompagner *sur le grand chemin de retour chez lui*, un itinéraire qu'il fait après son travail qui se trouve dans la rue Athinas. Nous commençons le parcours en bas de l'entrée de l'immeuble des Services techniques. En arrivant sur la place Monastiraki, il dit qu'il est particulièrement déçu par son paysage :

> *Les premiers mois de son aménagement, cette place était une merveille et là, maintenant, regarde son état, les dalles sont cassées (**photo 1**), les marbres sont plein de graffitis, les bois sont fissurés, on ne peut pas dire que c'est un manque d'éducation […] aujourd'hui, les jeunes apprennent tout ça, mais malgré tout... tu vois il y a une haine de l'espace public.*

Au croisement des rues Athinas et Ermou, Andreas admet que l'aménagement des trottoirs n'est pas réussi malgré le fait que l'État y ait dépensé un grande somme d'argent.

Ils ont fait ces voies pavées et ils ont mis ces dalles jaunes pour les aveugles, mais regarde où aboutit ce couloir pour les malvoyants, le commerçant a mis ses valises au-dessus. Rien ne fonctionne comme il faut ***(photo 3)*** *chacun pense qu'il peut faire ce qu'il veut dans la rue*

Dès les premiers pas, il constate les malfaçons sur les trottoirs et il reconnaît : *C'est un problème de fonctionnement intérieur de nos services, ça… ce n'est pas toujours la faute des aménageurs qui ont une mauvaise idée*. En regardant les commerces autour de la place Monastiraki, il remarque que, particulièrement dans des espaces touristiques, les piétons à mobilité réduite rencontrent d'énormes difficultés : *Regarde ici, toutes ces tables, comment un aveugle peut-il passer par là ? Et la police ne fait rien.* Il reste assez méfiant par rapport au développement touristique du quartier, il considère que le caractère de la place est fort menacé. Marcher dans ces lieux, suscite en lui une espèce de frustration car ils témoignent de l'apathie des autorités face aux nombreux empiètements sur l'espace public.

(photo 4) *La place… oui… elle a été améliorée, mais cela ne durera qu'un temps… rapidement elle sera remplie de tables et de chaises des restaurants autour […] si tu trouves un policier et tu lui fais part du problème, le plus probable c'est qu'il répondra qu'il n'a pas reçu d'ordres pour s'occuper de ça !*

Andreas est très sensible au paysage historique de la ville ; en tournant dans la rue Adrianou, il admet être déçu de voir que les Athéniens ne respectent pas ces espaces centraux, malgré leurs particularités :

Le matériel ne change pas la mentalité des gens… ici, il y avait de l'asphalte avant, maintenant ils l'ont transformé en une voie piétonne... et alors ? Tu vois... les conducteurs continuent de faire ce qu'ils veulent. ***(photo 5)***

Il éprouve un grand plaisir à marcher à côté des antiquités. Pour lui, ces rues ont une esthétique qu'on ne peut trouver ailleurs. Leur petite taille des rues, les artisans traditionnels et le paysage immuable au fil des ans de la colline, l'aident à se détendre après une journée de travail. Cependant, il regrette l'invasion des cafés et des restaurants touristiques :

Les voies piétonnes changent quotidiennement. Apostolou Pavlou n'était pas comme ça au début, c'était une voie calme... un peu traditionnelle... et puis les bars sont arrivés, l'un après l'autre et personne n'a contrôlé tout ça, ni la Ville, ni la police ; on passe par ici et on a l'impression d'être sur une île touristique avec de la musique sur le fond ; on ne voit même pas les bâtiments, tout est cassé derrière des constructions illégales, les auvents en plastique.

D'un côté, Andreas est déçu par la faible implication des autorités locales face aux problèmes des espaces publics, et d'un autre côté, il souligne les revendications des habitants qui mettent en garde contre la prolifération excessive des commerces dans les rues traditionnelles. Quand il marche, il est tiraillé par des sentiments opposés, la joie face à la beauté du paysage et la crainte de ne pouvoir préserver cette beauté. De fait, les activités commerciales se multiplient à des rythmes intensifs ces dernières années :

J'ai un ami qui vend des choses, ici… mais pareil, le phénomène s'étend rapidement... et tu verras que bientôt ces gens-là se battront entre eux pour revendiquer leur espace… l'État arrive toujours quand c'est trop tard... tous ces bâtiments que tu vois et même les voies piétonnes, sont le résultat de nos revendications, de nos lettres et de notre implication... mais quelle galère pour faire tout ça... nous marchons maintenant et nous disons que c'est beau […] mais nous n'avons pas voulu construire uniquement une voie piétonne, nous voulions que les habitants en profitent.

En arrivant dans la rue Iraklidon, il tourne son regard vers la colline de l'Acropole, en disant avec enthousiasme :

> *Mais regarde cette vue ! Connais-tu un endroit dans le monde avec une vue pareille ?* ***(photo 8)*** *J'aime beaucoup que ces cafés soient un peu plus soignés... c'est correct ça… il faut faire attention à l'image que nous donnons à l'extérieur […] tu sais... une belle nappe... une chaise confortable... c'est comme quand on marche, quand on mange, tous es sens participent.*

En poursuivant dans cette rue, Andreas semble gêné, il parle plus fort à cause de la musique venant des cafés des deux côtés de la rue :

> *Au début, la police obligeait les cafés à mettre leurs tables derrière ces potelets, mais ça a duré très peu… Il ne nous reste qu'un petit couloir pour marcher (****photo 15****)… on n'ose pas se plaindre. C'est la mafia de la nuit … et toute la rue est devenue une énorme boîte de nuit.*

Andreas, est optimiste quant aux projets d'aménagement faits autour de l'Acropole. En passant à côté de la Grande Promenade, il se dit inquiet que des usages intensifs envahissent le paysage sensible des sites archéologiques.

> *Au début, tout le monde respectait la voie. Mais petit à petit, le contrôle s'est relâché... et maintenant, l'on voit très souvent des conducteurs qui passent à côté de la police et ils montent se garer a côté des cafés, à quelques mètres des antiquités... mais c'est une absurdité ! Dans un paysage si beau, je deviens fou chaque fois que je passe par ici...*

En faisant ce trajet depuis des années, il constate que le changement des activités a bouleversé l'ambiance et la fonction des espaces publics, car les rues et les rez-de-chaussée sont envahis par des commerces de restauration.

> *Après tous les bâtiments que nous avons sauvés, ils sont devenus des bars... les habitants ont quitté le quartier à cause du bruit surtout...il n'y a plus que quelques bars qui témoignent de l'histoire du lieu... ici par exemple, l'écurie c'était une école… le décret présidentiel stipule très clairement que les seuls usages qui sont permis sont des cafés traditionnels… mais tu vois que tous ces bars sont loin d'être des cafés traditionnels... l'âme du quartier est perdue. Pourquoi rester là ? Les familles sont parties.*

Pourtant, il se souvient que malgré le fait que ces rues aient toujours été des destinations touristiques, elles offraient un espace pour le jeu des enfants et pour la rencontre des habitants ; ceci s'est considérablement atténué aujourd'hui.

> *Sur cette placette il y avait des cafés, je me rappelle que c'était le lieu préféré des enfants...les voitures passaient juste à côté, mais il y avait suffisamment d'espace pour jouer et pour se promener... là, maintenant, tout cet espace est rempli d'auvents, de chaises et de tables de ces bars... cette petite ruelle que tu vois, c'est une voie piétonne en réalité assez large,* ***(photo 20)*** *est-ce que tu vois le trottoir ? Tu me diras qu'il n'y a pas assez d'espace pour marcher… mais ce n'est pas vrai… c'est juste que tout l'espace est couvert par des chaises… la rue Iraklidon était une des plus belles rues d'Athènes... mais soudain, toute la vie nocturne a été rassemblée ici... sur ce coin, je connaissais le pâtissier... il n'a pas pu rester... il a quitté le quartier... celui qui a acheté l'entreprise a ouvert un bar.*

Andreas s'exprime avec beaucoup de colère contre la monofonctionnalité qui caractérise certains des lieux touristiques. En traversant les terrasses des cafés au croisement des rues Apostolou Pavlou et Iraklidon (le carrefour est connu sous le nom de place Jacqueline de Romilly), il souligne que même si ces rues sont si appréciées par les visiteurs, lui s'y sent moins à l'aise. Il précise que son travail à la Ville et sa préoccupation pour les travaux, l'oblige à regarder ces lieux non pas comme un consommateur, mais comme un habitant :

Regarde ici ! Après tout ce que nous nous sommes battus pour créer cette voie piétonne, ce qui reste maintenant pour les passants, c'est seulement cette petite bande de pavé.

Au début de la rue Iraklidon, Andreas note que la surface réservée aux piétons est de moins en moins suffisante. Le développement excessif de la restauration a obligé la Ville à placer des barrières partout dans les rues pour délimiter l'occupation de l'espace public et contrôler le parking illégal.

Au début, il n'y avait pas de barrières… dans les années 80 c'était une jolie voie piétonne. Les barrières sont moches et ils encombrent encore plus l'espace... des limites, des obstacles partout.

Le changement des activités aux rez-de-chaussée de la rue Iraklidon a modifié profondément le paysage tant architectural que social de la rue :

Ce lieu est devenu si différent… ces maisons étaient petites et intégrées dans le paysage… modestes. Maintenant les gens riches achètent des taudis et les rénovent… ils les transforment en mini villas... qui n'ont rien à avoir avec l'esprit du quartier.

En poursuivant la rue périphérique de Filopappos et en arrivant dans la rue Stisikleous, nous nous dirigeons vers une maison abandonnée devant laquelle il y a un oranger fleuri :

Sens ça, ce parfum. Ça vient de cet arbre, il me semble ***(photo 25).*** *Jadis, les jardins et les patios avaient tous des citronniers et des chèvrefeuilles... c'était le paradis pour l'odorat... et les saisons... nous les saisissions en marchant dans la rue... des odeurs au mois de mai, d'autres en novembre.*

Marcher sur ce trajet, est pour Andreas un voyage de retour à son enfance ; lorsqu'il passe devant des immeubles sur la place qui y existent depuis l'époque où il était enfant, son sentiment d'attachement à ce quartier se renforce :

Je suis né ici, dans la rue Aktaiou… dans cette maison... mais le chemin n'était pas revêtu et l'on pouvait monter directement sur la colline jusqu'à l'Observatoire. Nous fêtions tous Pâques sur la colline... les Athéniens faisaient la même chose au début du siècle… tu imagines ?

Il connaît très bien l'histoire de son quartier, Asyrmatos. En arrivant dans la rue Kalisthenous, il décrit avec passion l'évolution des logements sociaux au fil du XX^{e} siècle. Marcher dans ces rues, confie-t-il, l'incite à s'interroger davantage sur les origines de ces lieux et à mieux connaître l'histoire des édifices qu'il croise depuis des années au cours de ses itinéraires.

Ici c'est la zone d'Attaliotika, tu la connais ? Autrefois, il s'y trouvait la base navale, et là, le seul vecteur de radio... la zone a été intégrée dans le plan officiel de la ville en 1956... La reine a construit ces maisons pour héberger les immigrants d'Antalya en Turquie... elles sont très belles, ces maisons... en pierre avec leur toits en tuiles... des jardins... c'est dépaysant de passer par ici... surtout après le bruit de Thisio… enfin je sens qu'on s'approche de chez moi.

Nous tournons dans la rue Troon, Andreas ralentit. Pour lui, une belle rue ne doit pas être nécessairement piétonne. Troon est sa rue préférée, car elle se trouve à côté de chez lui et il la lie à ses habitudes quotidiennes. Il précise que cette rue n'est pas comme les autres du centre-ville, elle a *une ambiance particulière* :

Nous allons prendre la rue Troon... la Ville pensait en faire une voie piétonne, mais les habitants ne voulaient pas... et finalement elle a seulement élargi les trottoirs. Là, le film célèbre « Synoikia tou Oneirou » a été tourné […] Tu connais le film, non ? Sur cette colline se trouvaient toutes les baraques des premiers immigrants d'Athènes. Cette école existe depuis lors ! Je me souviens de cette école quand j'étais petit, et si on montait cette rue − mais maintenant on n'a pas le temps – on a une vue extraordinaire sur Athènes.

Andreas, se sent émotionnellement attaché à la rue Troon car il y trouve − encore aujourd'hui − des bâtiments repères de son enfance :

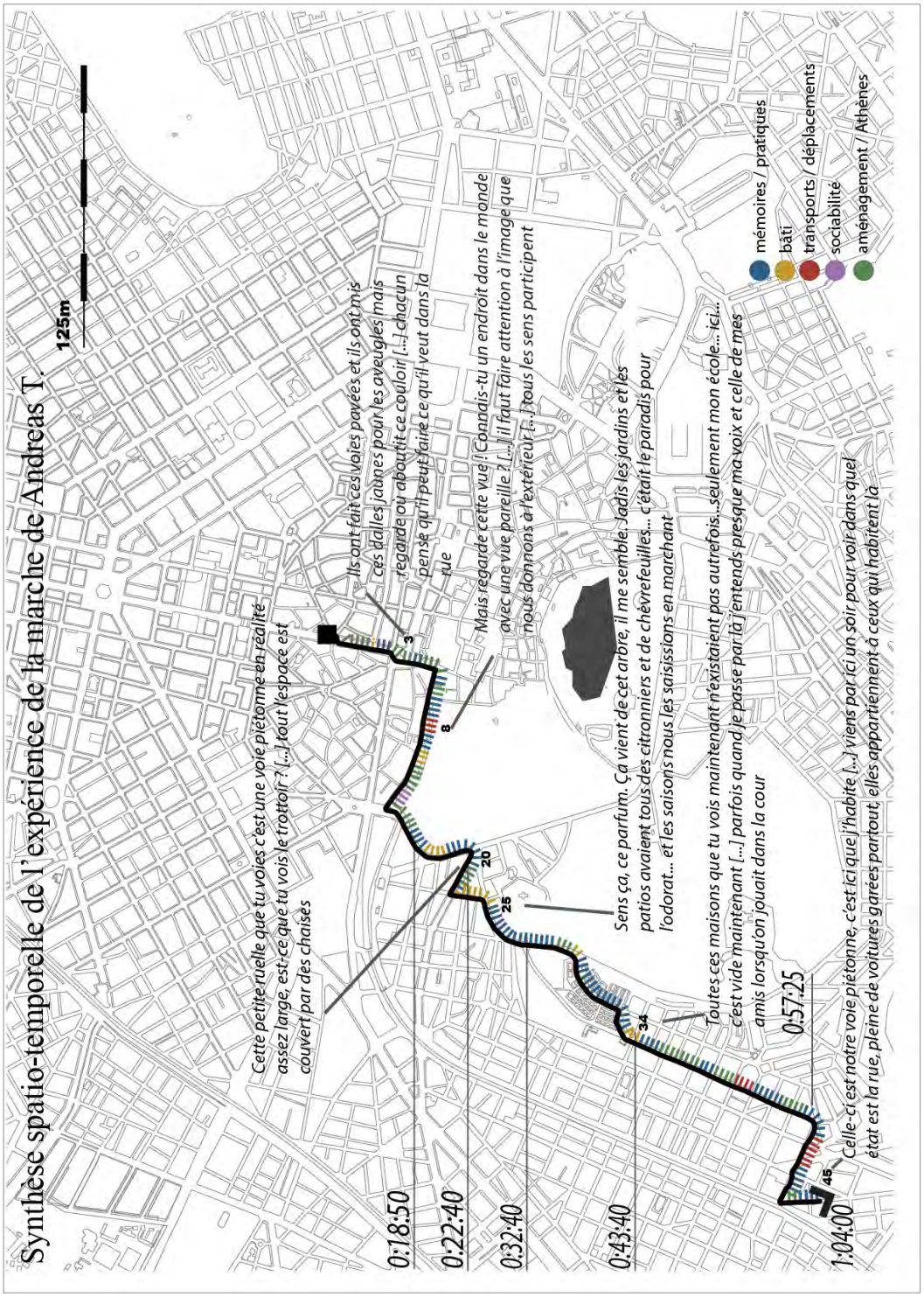
Toutes ces maisons que tu vois maintenant n'existaient pas autrefois ... seulement mon école... ici... c'est vide maintenant... c'est un bâtiment sublime… je ne sais pas à qui il appartient. Parfois, quand je passe par là j'entends presque ma voix et celle de mes amis lorsqu'on jouait dans la cour ***(photo 34)*** *Dans tous les quartiers il y a des places et des voies piétonnes très belles… mais le problème c'est surtout l'entretien des espaces qui existent déjà... la dégradation de la ville… c'est un problème… on le voit partout.*

En arrivant sur la place Koilis, ses souvenirs deviennent plus intenses. Il parle moins et il regarde avec beaucoup d'affection autour de lui :

Cette place par exemple, n'existait pas... il y avait un petit ruisseau… après la pluie, l'eau débordait sur les trottoirs. Toutes ces rues étaient des chemins en terre ! Il n'y passait qu'une ou deux voitures par jour… et elles soulevaient de grands nuages de poussière... puis une autre voiture était chargée de jeter de l'eau sur le chemin... on jouait alors autour des nids-de-poule, pieds nus pendant des heures dehors… nous disions à nos mères que nous allions sortir jouer dans la rue. Quel enfant dit aujourd'hui une chose pareille ?

En arrivant dans la voie Kifisidotou, où se trouve sa maison, il critique la négligence de ses voisins vis-à-vis de l'espace en commun :

*Celle-ci est notre voie piétonne, c'est ici que j'habite, je suis né au numéro sept et maintenant j'habite juste à côté. Viens par ici un soir pour voir dans quel état est la rue (****photo 45****), pleine de voitures garées partout, elles appartiennent à ceux qui habitent là. Ils n'ont pas où se garer et ils laissent leurs voitures sur la voie piétonne… partout. Tu vois cette petite aire de jeu ? Pareil… elle est entourée de voitures, une maman avec une poussette ne passe pas. Et même ce café, je connais les propriétaires, ils sont là depuis des années, ils ont mis des poteaux pour fermer, avec un auvent et une partie de leur terrasse est sur la voie piétonne ; Que peut-on leur dire ?*



Carte 66 Synthèse spatio-temporelle de l'expérience de la marche de Andreas

Figure 66 : Analyse photographique et discourielle de l'expérience de la marche au cours de l'itinéraire avec Andreas

Analyse photographique et discourielle de l'expérience de la marche au cours de l'itineraire avec Andreas T.

1_

Les premier mois de son aménagement cette place était une merveille et là [...] les dalles sont cassées, les marbres son plein de graffitis [...] tu vois il y a une haine de l'espace public

3_

Ils ont fait ces voies pavées et ils ont mis ces dalles jaunes pour les aveugles mais regarde où aboutit ce couloir [...] chacun pense qu'il peut faire ce qu'il veut dans la rue

4_

la place... oui... elle a été améliorée mais cela ne durera pas longtemps... rapidement elle sera remplie de tables et de chaises des restaurants autour

5_

Le matériel ne change pas la mentalité des gens...ici il y avait de l'asphalte avant, maintenant ils l'ont transforme en une voie piétonne...et alors?[...] les conducteurs continuent de faire ce qu'ils veulent

8_

Mais regarde cette vue ! Connais-tu un endroit dans le monde avec une vue pareille ? [...] il faut faire attention à l'image que nous donnons à l'extérieur [...] tous les sens participent

15_

Au début tout le monde respectait la voie. Mais petit à petit, le controle s'est relâché... et maintenant, l'on voit très souvent des conducteurs qui passent [...] à quelques mètres des antiquités... mais c'est une absurdité

20_

Cette petite ruelle que tu vois c'est une voie piétonne en réalité assez large, est-ce que tu vois le trottoir ? [...] tout l'espace est couvert par des chaises

25_

Sens ça, ce parfum. Ça vient de cet arbre, il me semble. Jadis les jardins et les patios avaient tous des citronniers et de chèvrefeuilles... c'était le paradis pour l'odorat... et les saisons nous les saisissions en marchant

34_

Toutes ces maisons que tu vois maintenant n'existaient pas autrefois... seulement mon ecole... ici... c'est vide maintenant [...] parfois quand je passe par là j'entends presque ma voix et celle de mes amis lorsqu'on jouait dans la cour

45_

Celle-ci est notre voie piétonne, c'est ici que j'habite [...] viens par ici un soir pour voir dans quel état est la rue, pleine de voitures garées partout, elles appartiennent à ceux qui habitent là

9.2.11 Un « étranger » amoureux de la ville : marcher avec Ovidiu

Un collègue m'a proposé de marcher avec Ovidiou, c'est *un expatrié différent des autres*. Il est Roumain et il est arrivé à Athènes en 2010 pour suivre un programme d'études européennes à l'Université. Il a choisi de prolonger son séjour dans la ville et de faire un master en urbanisme à l'École d'architecture d'Athènes. Ovidiou habite à Exarcheia, dont il parle avec grande fierté : *J'adore Exarcheia, j'y habite depuis le premier jour que je suis arrivé, c'est à côté de l'université et c'est toujours très vivant*. Il ne connaît pas bien les autres quartiers d'Athènes, mais s'il devait en choisir un quartier pour y vivre, dit-il : *Je ne sais pas, je ne pense pas que je voudrais quitter Exarcheia ; j'ai des amis qui habitent dans une maison à Plaka, une vieille maison magnifique […] peut-être que j'aimerais bien habiter dans ce coin, on est à deux pas de l'Acropole, se promener juste à côté de l'Acropole !* Ovidiou marche environ une heure par jour : *Si je compte tous les trajets que je fais, ça fait une heure, sûrement*. Il marche surtout pour aller à ses cours et pour rencontrer des amis ; il préfère emprunter de *beaux* itinéraires : *J'organise mes trajets de sorte à combiner les endroits que j'aime avec les chemins qui me permettent d'aller vite… le centre offre plusieurs alternatives pour faire ça*. Il considère que l'image de la ville s'est améliorée ces dernières années. Il utilise surtout les stations de métro Monastiraki et Omonia : *Quand je n'ai pas le temps, le métro est pratique, mais de toute façon je dois marcher pour le prendre*. Quand il marche il regarde surtout les vitrines : *Pour moi, tout est nouveau encore, j'habite ici depuis quelques années, mais il y a tellement de coins cachés, on découvre des petits commerces et de vieux magasins avec des enseignes un peu retro*.

Pour Ovidiou, une rue réussie est celle *qui fait que l'on se sente chez soi*. Il marche surtout autour de son quartier, de l'École Polytechnique et là où il sort avec ses amis : *J'aime me promener à côté des antiquités, vous avez cette chance d'avoir des temples partout. Il suffit de marcher dans les rues pour apprendre des choses… sur l'histoire de la ville, je veux dire*. Il aime particulièrement la place d'Exarcheia : *Je connais bien cette place, c'est la première que j'ai connue, les gens sont simples, je ne me sens pas un étranger, tout le monde est étranger par là... ils se réunissent souvent, il y a des enfants qui jouent*. Ovidiou n'a jamais eu peur en marchant dans le centre-ville, cependant, il note : *Les rues à l'ouest d'Omonoia… je ne marche pas vraiment par là, je n'ai aucune raison de le faire, le soir rien ne s'y passe... et je n'ai aucune raison de traverser ces quartiers*. Selon lui, ce qui manque dans le centre-ville pour que les Athéniens marchent davantage, c'est *de l'espace*. Il fait des comparaisons avec son pays en soulignant : *En Roumanie tout est vaste... tout est énorme, les avenues, les trottoirs, les bâtiments... il y a une ampleur... ici, on est obligé de marcher sur des petits couloirs... ce serait mieux de pouvoir se promener et d'avoir plus d'espace pour regarder les bâtiments… un peu de ciel*. Ovidiou me propose de l'accompagner pour faire un itinéraire qu'il fait deux fois par semaine ; il part de l'école d'architecture dans la rue Stournari, pour aller retrouver des amis sur la place Monastiraki.

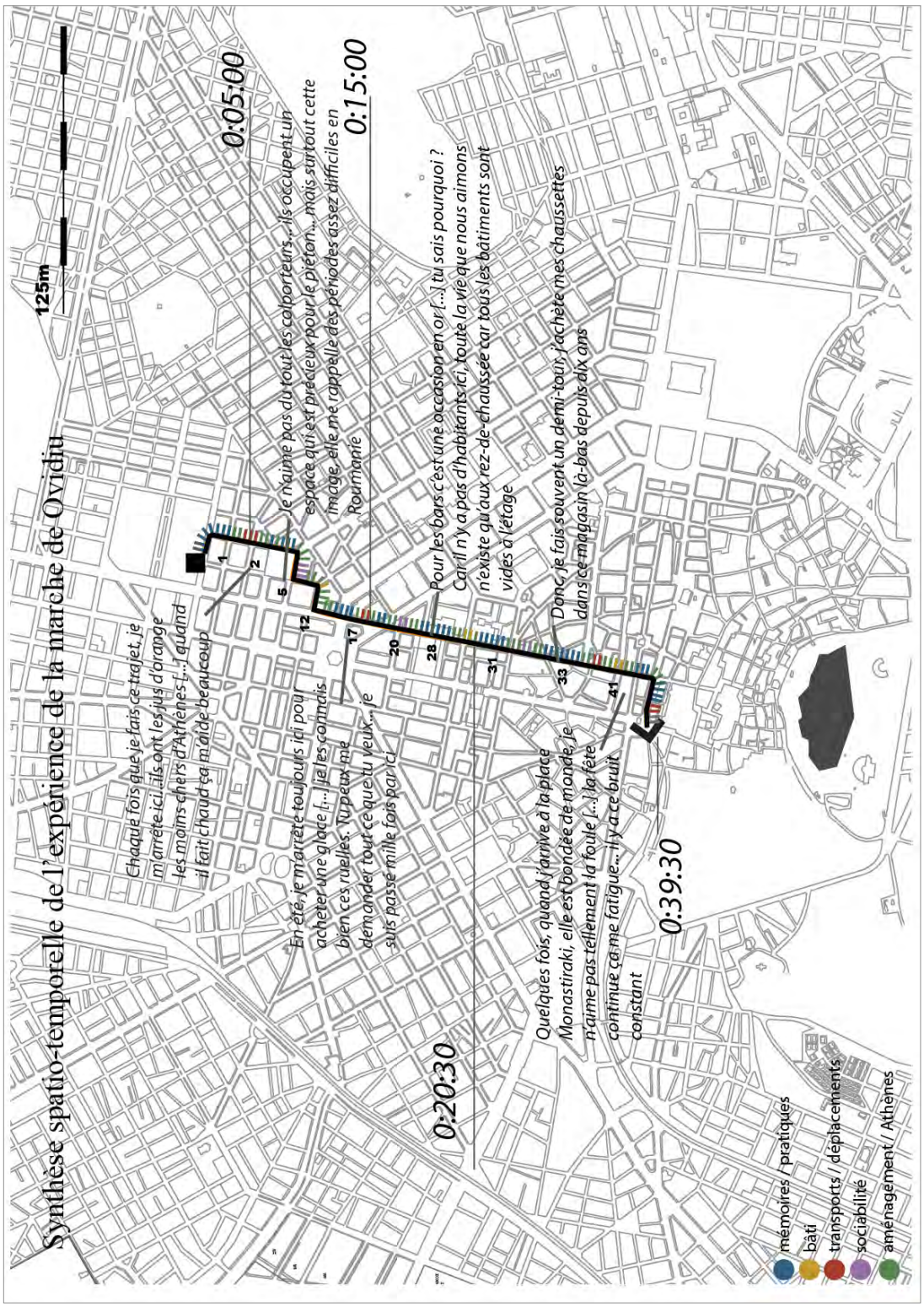
Nous commençons notre parcours dans la rue Zaimi ; il est souriant : *Quand tu m'as appelé, j'étais très content, car j'aime marcher, et j'aime aussi la ville, j'ai beaucoup de choses à te dire. Si je parle beaucoup tu peux m'interrompre*. Au début, Ovidiou semble être nerveux : *les trottoirs par exemple... maintenant je me suis habitué, mais j'ai failli tomber plusieurs fois dans des trous ou me heurter contre des colonnes (**photo 1**). Je marche vite, certes, mais finalement je marche en regardant seulement par terre*. En allant jusqu'à la place Kaniggos, nous faisons beaucoup de zigzags pour éviter différents obstacles sur le trottoir : *Je suis obligé de marcher sur la chaussée car les trottoirs sont bloqués par des voitures stationnées. Je me suis presque fait renverser par une voiture une fois... Ce n'était ni de sa faute ni de la mienne... je suis nerveux quand je marche, surtout quand je*

me dépêche. Ovidiou semble connaître bien Exarcheia, c'est un quartier d'étudiants et il aime y marcher pour son ambiance : *J'aime ce trajet car il y a plein de couleurs... quand je dis couleurs, pas de vraies couleurs, mais les couleurs des personnes. Une variété. Comment l'expliquer ? Il y a des rues où il y a des gens de plusieurs nationalités. Je marche parfois dans la rue Acharnon c'est un peu comme ici. J'y vais me promener, même sans raison ... je marche pour me sentir à l'aise. Je me sens toujours un peu étranger parmi les gens*. Nous traversons la place Kaniggos et Ovidiou nous conduit vers un café : *Chaque fois que je fais ce trajet, je m'arrête ici… ils ont les jus d'orange les moins chers d'Athènes, cinquante centimes. Je prends un jus et je continue vers Omonoia ; quand il fait chaud ça m'aide beaucoup. Je fais des pauses assez souvent* (**photo 2**). Nous tournons dans la rue piétonne Kaniggos, il ne suit pas le trajet le plus court en termes de distance : *Ce serait plus rapide de prendre la rue Patission, mais je préfère par ici. Il n'y a pas de voitures, c'est assez bien. Je peux marcher facilement et j'aime beaucoup. Les gens sont assis dehors sur les terrasses des tavernes… c'est convivial, c'est animé*. En poursuivant dans la rue Kaniggos, il lève le regard vers les immeubles et il ralentit : *Ici, les bâtiments ne sont pas très beaux… je les regarde aussi quand je marche... ces derniers mois j'aime beaucoup me promener à Metaxourgeio ; c'est un peu authentique dans ce coin.* Il avoue qu'il est difficile de trouver dans le centre des rues qui ne soient pas bruyantes : *Nous sommes à côté de Patission, mais l'on ne se rend pas compte ; le soir, quand je passe par là, il n'y a rien, tout est désert*. Malgré le fait qu'il aime marcher dans le centre, il est très souvent choqué par le désordre qui prédomine dans les voies piétonnes : *Il y a des motos qui passent. Toujours le même problème […] quand j'emmène mes amis ou des touristes étrangers, ils sont choqués comme moi par ces images. Ils ne peuvent pas comprendre comment c'est possible qu'une moto passe sur une voie piétonne.* Ovidiou évoque qu'il est aussi gêné par la saleté et le délaissement des rues d'Athènes : *Les trottoirs sont très sales. T'as remarqué ? Les dalles sont presque noires. En Roumanie, mes amis me disent qu'ils nettoient les trottoirs au savon. Nous pensons qu'à l'extérieur le sol est forcément sale, mais il faut l'admettre, on marche différemment sur un sol propre... ça change l'humeur*.

Il admet qu'il n'aime pas les colporteurs dans les rues, ça lui rappelle l'époque qui a suivi le régime communiste en Roumanie et le déclin de ces dernières. Ainsi, lie-t-il le commerce ambulant à la pauvreté: *Je n'aime pas du tout les colporteurs... ils occupent un espace qui est précieux pour le piéton (**photo 5**)... mais surtout cette image, elle me rappelle des périodes assez difficiles en Roumanie... à l'époque où les gens sortaient dans les rues pour vendre leurs affaires, c'était en 1995 je crois. Les industries fermaient... c'était un chaos...* Nous poursuivons notre chemin dans la rue Gladstonos pour tourner dans la rue Patission, il fait attention aux pots de fleurs qui sont accrochés aux lampadaires : *J'adore les fleurs. En Roumanie, il y a des fleurs partout dans les rues et des arbres à chaque coin… les habitants les respectent […] nous avons appris à aimer la beauté petit à petit. Au début, des gens les coupaient, mais après l'on pouvait acheter des fleurs à un euro au marché... à quoi bon les couper, alors ?* En traversant la rue Patission pour rejoindre la voie piétonne Satomvriandou, il constate : *Ici, il n'y as pas de feu pour les piétons, mais les gens traversent quand même car c'est plus facile de passer par là. On ne peut pas empêcher le mouvement naturel des gens... je fais comme tout le monde, je traverse la rue comme ça. Les conducteurs s'arrêtent parfois... ils ne voient pas le passage marqué sur le sol... allons-y, traversons la rue* ! Nous arrivons au croisement des rues Patission et Stadiou pour prendre ensuite la rue Aiolou. Ovidiou remarque que dans cette partie de la ville les bâtiments sont plutôt abandonnés, mais cette ambiance démodée et l'architecture néoclassique, l'ont impressionné quand il est arrivé à Athènes. Passer par ce côté de la ville le rapproche de certains paysages de son pays : *J'ai été impressionné la première fois que je l'ai vu, et après toutes ces années, je suis encore impressionné... car ils sont vides et abandonnés, mais comment est-ce pos-*

sible ? C'est si beau... en Roumanie nous avons des bâtiments comme celui-ci... Ovidiou marche beaucoup dans les rues du triangle commercial, il trouve des produits bon marché et il aime aller dans les magasins d'alimentation pour goûter les spécialités des différentes régions de Grèce, ainsi que d'autres pays : *Il n'y a qu'ici qu'on trouve ça, je viens souvent quand je veux acheter des cadeaux ou chercher des produits roumains […] on trouve tout. Une large gamme de produits.* Il n'a pas *a priori* d'objectif, mais en marchant autour des rues du marché il choisit au fur et à mesure les choses qu'il veut goûter, en fonction de ce qui l'attire : *Parfois, je passe par ici et en regardant les vitrines je me souviens de ce que je dois acheter pour la maison... ou je découvre des produits que je ne connais pas et que je veux goûter.* Même s'il habite depuis peu dans le centre, il témoigne du changement de l'ambiance de la rue Aiolou, où les travaux de piétonnisation ont amélioré le paysage, mais où l'on ne trouve plus les magasins qu'il y avait il y a cinq ans : *J'aime beaucoup marcher dans la rue Aiolou, je trouve qu'elle est beaucoup plus belle qu'avant. Ils ont planté ces petits arbres,* **(photo 12)** […] *ils ont mis des bancs... bon, il n'y a vraiment aucune raison de s'asseoir en plein milieu d'une rue piétonne quand les gens marchent autour de soi, mais parfois on est fatigué quand on fait des courses… cette rue était très connue autrefois car il n'y avait que des commerces bon marché... j'y allais pour acheter des chemises à cinq euros, mais maintenant je ne trouve rien, l'ambiance a changé*. Ovidiou considère que la place Omonoia est laide, mais il n'a jamais eu peur dans ce coin : *Omonoia a beaucoup changé aussi… bon, ce n'est pas une belle place, mais je n'y ai jamais eu peur ! Quand je suis arrivé pour la première fois à Athènes, j'ai constaté sa laideur, mais j'ai remarqué aussi qu'on ne s'y sent pas un étranger... il y a toutes les races, toutes les odeurs, toutes les coutumes*. Il regrette que le soir, la rue Aiolou, quand tous les commerces sont fermés, soit déserte : *Ici, le soir ce n'est pas du tout pareil, mais il y a des choses à voir, on est surpris, on ne s'y attend pas. Il y a quelques jours, je marchais par là le soir et soudain j'ai vu ce rez-de-chaussée. C'est le bâtiment de la Banque nationale, il était éclairé, on y tournait un film... et il y avait des peintures à l'intérieur... de très belles peintures... ces rues manquent de vie le soir. L'on voit rarement des vitrines très biens éclairées*. Ovidiou a plusieurs commerces repères dans la rue Aiolou selon la saison de l'année ; il remarque que même si c'est une rue commerciale touristique très centrale, du fait qu'il y va régulièrement, il la sent très proche : *En été, je m'arrête toujours ici pour acheter une glace. Il y a un magasin très connu (**photo 17**)… ensuite, je tourne à droite et j'achète de la polenta dans un magasin polonais... je les connais bien ces ruelles. Tu peux me demander tout ce que tu veux... je suis passé mille fois par ici*. Aiolou est aussi une des rares rues piétonnes où il fait des pauses en s'asseyant sur des bancs : *Tu vois ces gens qui sont assis sur le banc ? (**photo 20**). Ils mangent tranquillement leur glace. Ici, j'ai l'impression qu'ils sont moins stressés peut-être parce qu'il y a des choses qui se passent dans les rues. J'aime beaucoup m'asseoir et les regarder … même seul, je suis entouré de gens. C'est très animé.* En avançant dans la rue Aiolou, il regarde constamment à droite et à gauche les vitrines des magasins : *C'est le top ! Je jette un coup d'œil à l'intérieur de chaque magasin… ils font des promotions tout le temps […] il y en a même qui vendent plein de petits trucs à un euro*. Il trouve que la rue Aiolou n'a pas de beaux bâtiments, mais cela n'empêche pas pour autant qu'elle soit belle : *Il n'y a rien dans cette rue, mais il y a des petits détails, elle est humaine ; regarde cet arbre, perdu au milieu de ce trou de terre.* En arrivant sur la petite place d'Agias Irinis, Ovidiou note : *Dans toute cette partie il n'y a que de nouveaux bars […] les gens ont le goût de l'esthétique maintenant... pour les bars c'est une occasion en or […] tu sais pourquoi ? Car il n'y a pas d'habitants ici […] toute la vie que nous aimons n'existe qu'aux rez-de-chaussée car tous les bâtiments sont vides à l'étage (**photo 28**). Et là, il faut que je te montre le meilleur falafel de la ville*. Le paysage dans cette partie du centre change constamment et cela l'oblige à changer ses habitudes également : *Chaque fois que je passe, je vois d'autres choses, je découvre d'autres choses... le plus souvent ce sont les magasins qui ferment… ici par exemple (**photo 31**), se trouvait une*

pharmacie où j'allais souvent car ils faisaient des promotions sur une marque de produits cosmétiques, et juste à côté il y avait un centre de massage. Je ne vois plus l'enseigne. Dommage ! Il faut que je cherche de nouveau pour trouver d'autres commerces. Ça me gêne ça... être obligé de changer mes habitudes chaque fois. Ovidiou a tissé ses trajets au fil des ans en fonction de l'emplacement des différents commerces dans la zone : *Donc, je fais souvent un demi-tour, j'achète mes chaussettes dans ce magasin là-bas, depuis dix ans ! (**photo 33**) La qualité n'a pas changé, […] on ne trouve pas de marques, ici...* Malgré la transformation rapide des usages dans la zone, il reconnaît que l'ambiance reste très conviviale : *Quand j'étais étudiant je venais dans ce café... ensuite, nous avons appris que c'est un café d'homosexuels, mais tu vois ce que je veux dire ? Il n'y a pas de ségrégations, tout le monde va où il veut. On a l'impression d'être accueilli partout.* Nous arrivons au croisement des rues Aiolou et Ermou ; quand il se sent triste ou seul, Ovidiou aime marcher dans ce coin : *Ici, c'est très animé le soir aussi, pas comme à quelques mètres d'Omonoia, où rien ne se passe dans les rues. […] J'aime beaucoup lorsque les magasins sont décorés avec goût. Les gens sont assis dehors, il y a une ambiance de joie, on oublie temporairement les problèmes ; quand on voit quelque chose de si beau, à quoi bon penser aux choses qui nous tracassent ?* Même s'il a vécu à Athènes les premières années en tant que touriste, il a tellement marché dans le centre qu'il est arrivé à ne plus se sentir un touriste : *Quelques fois, quand j'arrive à la place Monastiraki, elle est bondée de monde ; je n'aime pas tellement la foule (photo 41) […] les touristes qui regardent les spectacles de la rue et applaudissent tous ensemble. La place est belle en soi, mais la fête continue, ça me fatigue… il y a ce bruit constant.*



Carte 67 : Synthèse spatio-temporelle de l'expérience de la marche de Ovidiu

Figure 67 : Analyse photographique et discourielle de l'expérience de la marche au cours de l'itinéraire avec Ovidiu

Analyse photographique et discourielle de l'expérience de la marche au cours de l'itineraire avec Ovidiu

1_

Maintenant je me suis habitué mais j'ai failli tomber plusieurs fois dans des trous ou me heurter contre des colonnes. Je marche vite, certes, mais finalement je marche en regardant seulement par terre

2_

Chaque fois que je fais ce trajet, je m'arrête ici... ils ont les jus d'orange les moins chers d'Athènes [...] quand il fait chaud ça m'aide beaucoup

5_

Je n'aime pas du tout les colporteurs... ils occupent un espace qui est précieux pour le piéton... mais surtout cette image, elle me rappelle des périodes assez difficiles en Roumanie

12_

Ils ont planté ces petits arbres, ils ont mis des bancs... bon, il n'y a vraiment aucune raison de s'asseoir en plein milieu d'une rue piétonne quand les gens marchent autour

17_

En été, je m'arrête toujours ici pour acheter une glace [...] je les connais bien ces ruelles. Tu peux me demander tout ce que tu veux...je suis passé mille fois par ici

20_

Tu vois ces gens qui sont assis sur le banc ? [...] J'ai l'impression qu'ils sont moins stressés peut-être parce qu'il y a des choses qui se passent dans les rues. J'aime beaucoup m'asseoir et les regarder

28_

Pour les bars c'est une occasion en or [...] tu sais pourquoi ? Car il n'y a pas d'habitants ici, toute la vie que nous aimons n'existe qu'aux rez-de-chaussée car tous les bâtiments sont vides à l'étage

31_

Chaque fois que je passe je vois d'autres choses, je decouvre d'autres choses, le plus souvent ce sont les magasins qui ferment... ici par exemple, se trouvait une pharmacie ou j'allais souvent

33_

Donc, je fais souvent un demi-tour, j'achète mes chaussettes dans ce magasin là-bas depuis dix ans

41_

Quelques fois, quand j'arrive à la place Monastiraki, elle est bondée de monde, je n'aime pas tellement la foule [...] la fête continue ça me fatigue...il y a ce bruit constant

L'analyse de vingt itinéraires, révèle certaines similitudes entre les marcheurs. Pendant les premières minutes, tous les participants se sentent assez *tendus*, tandis que vers la fin, ils sont davantage disposés à partager leurs pensées et leurs émotions plus profondes. Tous les marcheurs essayent de combiner une variété de tâches au cours de leurs promenades, surtout si la marche dure plus de quinze minutes. Même s'ils choisissent généralement de suivre le chemin le plus court, ils semblent prêts à faire des petits détours pour éviter ou pour voir quelque chose. Bien qu'ils aient tous décrit l'état des trottoirs comme étant assez *décourageants*, la majorité d'entre eux préfèrent quand même la marche à tout autre moyen de transport, et ce en raison du contact qu'ils peuvent avoir avec l'ambiance générale de la ville. La marche est, d'une manière générale pour les participants, le moyen idéal pour effectuer facilement un bon nombre d'activités dans la ville, et elle est perçue également comme une manière de vivre.

Les parcours ont révélé une grande variété de possibilités pour traverser la ville à pied. Partant d'un regard sur les aspects tangibles de l'espace public, les piétons semblent être très sensibles aux petits détails de l'environnement physique. Les piétons recherchent la continuité de leur marche, à la fois visuellement et physiquement : *Je passe à côté des barrières, je vois ce qui se trouve au loin, mais je ne peux pas l'atteindre ; tu sais, parfois, j'ai trop envie de marcher simplement au milieu des colonnes et des temples* [Panagiotis]. Les attentes des marcheurs diffèrent de celles des planificateurs : *Tu sais, les gens qui dessinent tout ça, ils pensent que le marbre est un matériau génial, mais pour moi c'est vraiment gênant de marcher sur ce revêtement quand il pleut* [Panagiotis]. Malgré le fait que l'accessibilité soit une préoccupation majeure des aménageurs, les choix en matière de conception n'assurent pas toujours un sentiment de sécurité. Un trajet conçu pour assurer la sécurité du mouvement des piétons, n'est pas toujours vécu comme étant confortable pour eux : *Alors, écoute, après avoir vu l'ancien Stade, on est obligé d'attendre ici, devant ce feu pour traverser la rue, pendant dix minutes ; franchement, après ça, moi je n'ai plus trop envie de continuer à marcher* [Maria P.]. De plus, les marcheurs sont assez exigeants en ce qui concerne l'efficacité de leur itinéraire : *Mais ils mettent ces passages pour piétons n'importe où, ils ne pensent pas à les combiner avec les stations de bus par exemple ; et alors, ça m'énerve de devoir faire chaque fois des détours énormes* [Irina]. Une signalisation excessive pour contrôler et canaliser le trajet des piétons suscite souvent un sentiment de frustration chez les marcheurs: *J'ai l'impression que tout le monde met ce qu'il veut dans la rue, il y a ce sentiment de chaos complet, et à côté de ça, on se sent coincé avec tous ces panneaux de signalisation* [Michalis]. Dans certains cas, les conflits liés à l'utilisation des espaces encombrés, monopolisent l'attention du piéton qui finit par marcher d'une manière plus tendue : *Je ne marche jamais tout à fait détendu, tout ce monde, des motos, des voitures ; j'ai l'impression qu'un véhicule va m'écraser par derrière lorsque je ne regarde pas, ça me stresse un peu* [Loizos]. Le déplacement des piétons dans l'espace échappe aux prévisions des aménageurs et leur mouvement peut être souvent imprévu comme Jason W. Patton[2983] le note. Le degré de difficulté d'un trajet dépend aussi des caractéristiques du marcheur, s'il a une poussette, une valise ou un objet lourd. Le trafic joue un rôle important dans l'expérience générale du trajet des participants, mais c'est surtout lié aux sentiments de sécurité ou aux sensations sonores.

Malgré les limites imposées par la destination ou le temps, le temps personnel des marcheurs est très variable au cours de leurs trajets. La marche, dira Mark Blacksell est spectrale, toujours à l'interstice entre ici et là, toujours

[2983] PATTON, J.W., « A pedestrian world: competing rationalities and the calculation of transportation change », *Environment and Planning A*, vol. 39, 2007, pp. 928-944, cité par VESTERGAARD, MQH, OLESEN, M., HELMER, PF, « The act of walking: exemplifying Danish pedestrian culture », *op.cit.*, et notamment p.48

en arrivant quelque part et en partant de quelque part[2984]. La rythmicité de la marche dépend de l'environnement traversé mais aussi de l'humeur du marcheur[2985]. La vitesse n'est pas toujours une priorité: *Oui, être efficace... mais je me permets de jeter un coup d'œil à une vitrine si j'en ai envie… de dépenser un peu mon temps* [Panagiotis]. La marche a ses allures différentes, paresseuse, hâtive ou distraite, en fonction des stimuli physiques, mais aussi du *tempo* des autres. Un seul trajet peut également avoir diverses allures : *Je marche loin de chez moi, je monte la colline ; je suis pressé au début, j'ai hâte d'arriver en haut, de voir la vue ; calmer mon rythme, souffler* [Panagiotis]. Le même chemin favorise d'autres rythmes au cours de la journée : *Quand je fais le même trajet dans l'autre sens pour rentrer chez moi, je regarde autour de moi différemment, je suis fatigué, je marche lentement.* De plus, un lieu qui semble animé la journée, peut être *ressenti* comme vide le soir : *Allons-y, nous pouvons prendre cette rue, elle est plus calme, sans voitures, nous pouvons marcher plus facilement… mais il faut avouer que quand je marche seul la nuit, je préfère marcher dans la rue Athinas, ici, après 22h il n'y a rien à voir* [Maria P.]. Les changements des rythmes de la marche sont surtout observés à des moments de transition entre deux situations distinctes, en termes soit d'itinéraire, soit de sensation vécue par marcheur : *Quitter la maison, et avant d'arriver au travail, marcher ici lentement ça m'aide à m'adapter petit à petit à la journée qui commence... c'est mon petit rituel* [Panagiotis]. Cette capacité de changer facilement les rythmes permet aux gens de profiter de leurs itinéraires de multiples façons : *Ici, il faut attendre, mais je regarde vers le haut, c'est une occasion de regarder les bâtiments, non ?* [Panagiotis]. La marche peut également être choisie en raison de son rythme lent qui permet d'offrir un temps de réflexion ininterrompu : *C'est un long trajet pour rentrer chez moi, mais c'est mon temps personnel, je réfléchis beaucoup, c'est intense, le temps n'a pas d'importance pour moi en ce moment* [Loizos]. La succession des mouvements et des arrêts permet aux piétons d'observer l'environnement de diverses manières et de s'immerger dans ce dernier : *Je me mets debout face aux bâtiments, je me souviens des choses que j'ai lues sur ceux-ci, j'ai le temps de les regarder à mon aise, c'est comme si je voyageais dans le passé, un retour aux événements de l'époque* [Andreas G.]. Marcher lentement, semble motiver les gens à découvrir leur entourage social et physique : *Je ne prends jamais la même route, je marche autrement si je ne connais pas le chemin, quand je marche sans pression, je trouve les choses plus brillantes […] si l'on croise quelqu'un, on a le temps de s'arrêter deux secondes, c'est facile* [Michalis].

Les gens se souviennent de la ville à travers des événements objectifs, mais aussi par les changements que la ville leur fait sentir[2986]. Les participants font très souvent des références à leur passé ; les souvenirs personnels sont étroitement liés aux mémoires collectives de la ville. Même les endroits présentant peu d'importance historique, peuvent énormément influencer l'état émotionnel des habitants au quotidien : *Ce chemin que nous prenons aujourd'hui, je l'ai fait autrefois avec une soixantaine d'enfants, on jouait dans ces rues... je passe par ici tous les matins et à chaque fois je voyage dans le temps, j'entends presque nos voix* [Panagiotis]. Les souvenirs qui surgissent en marchant ne sont pas toujours personnels, ils peuvent se référer à un imaginaire collectif du passé de la ville : *Ce que j'aime ici, c'est que j'ai l'impression de marcher dans la Grèce antique, les images que nous voyons dans les gravures ; bon, le sol n'est pas le même, mais tout ce qui est autour est presque pareil, non ?* [Panagiotis]. L'éveil des sens peut déclencher l'imagination du marcheur : *On sent l'odeur de l'histoire ici, les*

[2984] BLACKSELL, M., « A walk on the south west coast path. A view from the other side », *Transactions of the Institute of British geographers* New Series, vol. 30, no. 4, 2005, pp. 518-520, cité dans SIDERI, E., « Mobility in Thessaloniki. The Greek economic crisis and the transformation of mobility », In T. Shortell and E. Brown (eds.), *Walking in the European city. Quotidian mobility and urban geography,* Farnham : Ashgate, 2014, pp. 91-108 et notamment p. 101
[2985] WUNDERLICH, F. M., « Walking and rhythmicity. sensing urban space », *Journal of Urban Design*, vol. 13, no. 1, 2008, pp. 125-139
[2986] COWAN, A., STEWARD, J., (eds.), *The City and the senses. Urban culture since 1500*, Aldershot : Ashgate, 2007

balustrades, les géraniums, les vérandas, les petites cours et les pots sur les balcons, Athènes était comme ça dans les années 50, c'est romantique non ? [Michalis]. Les marcheurs choisissent un trajet spécifique pour pouvoir être en contact avec un souvenir intense: *Pour moi, traverser le jardin c'est un moyen de me sentir près de ma mère, nous nous promenions ici avant son décès* [Maria P.]. Traverser les rues et regarder des bâtiments qui existaient à d'autres époques, peut évoquer une mémoire des événements du passé et devenir la raison d'une action politique. De cette manière, en marchant nous ne nous rappelons pas seulement de l'histoire, mais nous faisons l'histoire encore et encore: *Il y a un sentiment de continuité dans la ville... car il y a de la continuité dans nos pas aussi... ces rues sont notre histoire [...] ici, on ne trouvera jamais ce qu'on lit dans les journaux... je marche ici pour être informé, tu comprends ?* [Andreas G.]. La marche devient une façon de témoigner de l'évolution du tissu urbain : *Je vois la vitrine de cette librairie, je me rappelle toute l'histoire de ce magasin, [...] qu'est-ce qu'il y avait avant, les jours où il y avait beaucoup du monde, je me souviens de tout, je m'inquiète pour cette ville maudite* [Andreas G.].

En marchant, la ville peut aussi bien amuser qu'affecter le marcheur ; certains lieux peuvent avoir un impact émotionnel profond. Même lorsque les gens sentent une certaine familiarité avec un chemin, les images d'abandon ou de pauvreté les influencent. Les marcheurs ne se sentent pas des spectateurs, mais des participants à un contexte qu'ils traversent et à la vie urbaine : *Ça m'énerve ça, ils ont fait ces couloirs pour les aveugles et regarde, les vendeurs y mettent leurs produits. Les dalles ne sont confortables pour personne, c'est gênant ! Et les malvoyants risquent en plus de se cogner contre une poubelle* [Panagiotis]. Le choix d'un itinéraire dépend des sentiments de peur ou de sécurité que l'environnement suscite : *Ici, tu vois ? Cette avenue est si bruyante, il faut la traverser malheureusement pour aller au jardin. Je n'aime pas marcher le long des grands rues, mais la nuit je le préfère, je me sens davantage en sécurité, il y a plus de lumière et même les voitures qui passent me rassurent un peu, il y a quelqu'un, au cas où* [Maria P.]. Ce que le corps ressent peut aussi influencer la motivation et la capacité : *Quand il fait 40 degrés, je traverse le jardin uniquement pour me rafraîchir, c'est ma petite pause, je respire un peu avant de ressortir sur les trottoirs en béton* [Maria P.]. Les sons ont toujours joué un rôle majeur dans la manière où la ville est vécue[2987]. Pour tous les participants, marcher dans des endroits calmes éveille des souvenirs intenses et des réflexions sur la ville, tandis que dans des rues plus bruyantes ils ont tendance à accélérer leurs pas, à augmenter la tension de leur voix et à faire des commentaires plus rapides. Même si l'objectif du trajet est défini à l'avance, ce qui motive les marcheurs à adapter légèrement leur parcours ne peut être expliqué objectivement car cela dépend des émotions et des stimuli qui surgissent au fur et à mesure qu'ils se déplacent : *Quand je marche dans cette rue, il y a cette musique dans ma tête, c'est la rue, il y a réellement des souvenirs, personne n'a essayé de la nettoyer ou de l'aménager, c'est authentique, tu comprends ?* [Andreas G.]. Les marcheurs définissent leurs aspirations par rapport à la ville en termes d'espoirs ou de craintes vis-à-vis de l'avenir. Les émotions ne sont pas figées dans le temps, elles diffèrent en fonction de la journée ou de ce qui se passe dans la rue, à chaque instant du parcours.

Passer par un endroit, peut stimuler le mémoire d'une émotion intense : *Je venais ici avec mon père, et lui venait ici avec le sien aussi ; je sens l'odeur des donuts et c'est comme si je tenais mon père par la main, là, devant la porte, avant d'entrer* [Panagiotis]. Des différences dans les paysages sonores peuvent influencer le confort que

[2987] MORAT, D., (eds.), *Sounds of modern history. Auditory cultures in 19th and 20th century Europe*, New York : Berghahn Books, 2014

les piétons ressentent dans l'espace : *Viens par là, c'est plus calme, on peut parler, là avec toi c'est mieux comme ça ; parfois, quand je me sens un peu triste et seule, le prends la rue Athinas, pour me réveiller.* [Maria P.]. L'état des lieux peut provoquer un grand stress aux piétons : *Ça me stresse quand je n'arrive pas à traverser la rue là où je veux, je me sens faible, incapable* [Loizos]. Regarder la patine des façades des bâtiments et sentir l'âge du bâti, peuvent être aussi des facteurs stimulant la mémoire : *Ah, tu vois ? Ils peignent tout, en blanc ou avec des couleurs très pâles, aucune nuance, tout est brillant et propre, ça me fait mal au cœur* [Andreas G.]. Se sentir proche de la nature, semble être une motivation primordiale pour les marcheurs : *J'essaye de m'approcher de la fraîcheur des fontaines en été et je préfère les trottoirs avec des petits arbres, là où il y a du confort, je peux m'arrêter un peu si je veux* [Irina]. Le sentiment de bonheur peut être éveillé par une odeur : *Il n'y a rien de mieux que de marcher ici au printemps et de sentir les orangers* [Michalis]. Les couleurs jouent aussi un rôle important dans l'expérience du marcheur : *La ville est grise, qu'y a-t-il à regarder ? Nous sommes tous habitués à regarder nos écrans plasma* [Michalis]. Un environnement *rangé*, ne satisfait pas nécessairement les marcheurs : *Certains n'aiment pas l'esthétique des graffitis ou les affiches sur les murs, mais moi, je pense que c'est une preuve que la ville est encore vivante* [Michalis]. Contrairement aux autres modes de déplacement, la marche semble offrir souvent un sentiment de distraction ; marcher au milieu de paysages anciens suscite de la joie, inspire les gens et stimule leur amour pour la ville et pour son histoire.

La marche est souvent une quête de surprise et de découverte : *Je marche dans cette rue et je suis toujours curieuse, qui vit derrière ces fenêtres, je les vois toujours fermées* [Maria P.]. Les piétons voient leur itinéraire en évolution constante et ils avouent qu'ils ont toujours quelque chose à attendre au prochain pas : *Tu vois, j'aime cette rue, j'attends la fin, le moment où je me trouverai devant le jardin du musée, je fais ces trajets depuis tant d'années et chaque fois j'ai hâte de voir ce jardin* [Loizos]. Même les trajets routiniers ne sont jamais ennuyeux pour les marcheurs : *Je suis passé mille fois par ici, et je remarque toujours quelque chose d'autre, mais il faut avoir les yeux ouverts* [Andreas G.]. La marche peut être en soi une surprise: *Mes pieds sont habitués à ces rues, mais mes yeux sont avides et je marche en fonction de ce que je trouve au fur et à mesure* [Michalis]. La marche est nourrie par l'ambiance des rues : *Ici, bat le cœur de la ville, Exarcheia, j'adore y marcher, je m'inspire de ce que les gens font, tu sais, ici c'est une vraie communauté* [Michalis]. La nature de la marche est double, c'est à la fois une routine et une aventure, même pour les moins adeptes. La familiarité avec un trajet permet aux marcheurs d'avoir un regard très profond sur le paysage : *Tu sais, pour les autres, ces rues à côté de l'Acropole sont spectaculaires, mais pour moi qui connais chaque pierre, c'est ma maison et je vois autre chose après toutes ces années ; quel côté du trottoir a plus d'ombre et comment le soleil se reflète sur les bâtiments au coucher du soleil* [Panagiotis].

Même ceux qui marchent souvent seuls ne voient pas la marche comme une activité solitaire. Au contraire, le temps de la marche est décrit comme un temps *personnel*. Les marcheurs semblent avoir une grande capacité à gérer le degré de leur interaction avec le terrain qu'ils traversent. Ils peuvent avec la même facilité soit isoler leurs pensées dans une rue très bruyante, soit absorber leur entourage. La marche aide les personnes à comprendre la ville en tant qu'une réalité collective : *C'est bizarre, quand je marche je me concentre sur mes pensées, mais j'ai l'impression que j'observe chaque détail autour de moi, le touriste qui prend une photo et le couple qui s'assied sur un banc* [Panagiotis]. Pour certains, le choix du chemin dépend du sentiment d'appartenance qu'ils ressentent envers un lieu. Des rues animées avec beaucoup d'usages et un public hétéro-

gène aident le marcheur à se sentir plus facilement intégrés dans le contexte : *J'aime cette rue... il y a tellement de couleurs, tu vois... des couleurs de personnes je veux dire... de tout le monde... ça m'aide à sentir que je ne suis pas le seul étranger* [Irina]. La marche aide les personnes à prendre contact avec leur passé et leurs origines : *Peux-tu imaginer comment seraient nos rues s'il y avait davantage d'orangers ? Pour moi qui viens de la province, c'est très important… je marche à Athènes et soudain je suis transporté dans mon village... c'est l'odeur qui fait ça* [Michalis]. Le déplacement dans l'espace physique est également un déplacement dans l'espace social ; les gens essayent d'éviter des situations qui provoquent de l'inconfort, de la tristesse ou de la peur. Les lieux, souligne Michael Ian Borer, sont souvent décrits non pas d'une manière abstraite, mais comme des lieux où des choses qui arrivent à un endroit et à un moment donné[2988]. Les gens donnent des significations aux lieux à travers les manières dont ils y habitent, ils s'y meuvent et y interagissent. La transformation d'un lieu peut par ailleurs modifier les significations que les marcheurs lui donnent[2989]. Les rues sont souvent vécues comme une expérience commune ; Saskia Sassen souligne que même des groupes sociaux n'ayant pas à première vue le pouvoir de changer la forme de l'espace urbain, peuvent écrire l'histoire de ce dernier[2990]. En marchant dans les rues et en participant aux événements de la ville, les marcheurs font partie des changements effectués dans les espaces publics ; marcher dans la rue est un moyen de la comprendre comme un palimpseste d'histoires et d'usages. La même rue peut être un lieu à la fois de mémoire et de familiarité pour les uns, et de surprise ou de découvert pour les autres.

Au-delà du sentiment de sécurité créé par l'existence des autres piétons, celle-ci est cruciale car elle motive les gens à marcher. La foule peut, dans certains cas, offrir un spectacle très attrayant et elle peut devenir une source d'intérêt pour les passants. Pourtant, l'exposition dans une rue encombrée de monde a différents impacts sur les marcheurs dont les sentiments peuvent facilement passer d'un état positif à un état négatif. Regarder comment les autres utilisent l'espace public, incite l'observateur à réfléchir sur la façon dont il s'en sert aussi : *Je regarde ces immigrants qui jouent au domino sur les bancs, je t'avoue que ça m'émeut, regarde-les, au milieu des oliviers du parc, tu vois, il y a des personnes qui utilisent les parcs publics* [Loizos]. Parfois les gens se servent de l'espace public d'une manière différente de celle que les participants attendent de voir : *Tu vois par là ? C'est simplement une petite allée, normalement rien ne s'y passe, mais il se passe quand même quelque chose, chaque après-midi, il y a des femmes qui sortent en pyjama pour nourrir des chats* [Maria P.]. Observer les gens en utilisant de manière inventive les espaces publics contribue à développer l'importance du caractère collectif : *Tu vois, ils jouent autour de la fontaine, c'est si cool ça, j'entends leurs rires et je me réjouis, tout le monde dit que c'est mort ici, mais il y a beaucoup de vie, je t'assure* [Loizos]. Certains organisent leurs activités quotidiennes sur des distances parcourues à pied et tissent des relations avec les voisins, faisant ainsi de la marche une manière de vivre: *Nous sommes comme un village ici, on se dit bonjour, on croise les mêmes personnes chez le boulanger ; je connais la voix de cette fille, elle vient avec sa mère tous les samedis* [Maria P.]. Des lieux animés font que les personnes se sentent généralement en sécurité : *Tous ces cafés sur cette place, théoriquement je n'ai aucune raison de passer par là, mais parfois, les soirs où je me sens seule, je viens ici, il y a tous ces gens, c'est génial* [Irina]. La marche offre des opportunités d'interactions sociales spontanées, au lieu de parcourir les lieux avec indifférence, elle permet de participer activement dans l'espace traversé: *Ça m'arrive souvent de m'arrêter,*

[2988] BORER, I.M., « Cultural analysis and the american urban landscape », In *Varieties of urban experience. The American city and the practice*, Lanham, Maryland : University Press of America, 2006, pp. 1-20 cité dans BROWN, E., « Introduction. Walking in the European city », In T. Shortell and E. Brown (eds.), *Walking in the European city. Quotidian mobility and urban geography,* Farnham : Ashgate, 2014, pp. 1-20

[2989] LOFLAND, L., « Introduction », In L.H. Lofland (eds.), *A world of strangers. Order and action in urban public space, op.cit.*

[2990] SASSEN, S., « The global street comes to Wall Street », *op.cit.*

pour donner des renseignements, et j'adore ça, je parle parfois aux touristes, je leur réponds, on est là, l'un en face de l'autre et il y a quelque chose de plus à dire [Michalis]. Marcher témoigne des actions des autres, c'est un moyen de critique sociale, mais aussi d'engagement par rapport aux choses qui se passent dans la rue : *Ces rues sont créées par quelqu'un, nous les utilisons, nous les adorons et nous les détruisons ; je veux dire, même dans la place la plus belle du monde, s'il n'y a pas de gens, il n'y a pas grand-chose à voir* [Andreas T.]. Marcher en compagnie de quelqu'un et en discutant, peut être une occasion de vivre différemment l'espace public: *C'est génial ! Nous marchons et nous discutons de notre ville, on a oublié cette habitude et c'est dommage, ça nous donne l'occasion de réfléchir sur cette rue, au lieu de nous limiter à la traverser* [Michalis]. La marche tend finalement à se nourrir de tout ce qui se passe en dehors de celle-ci : *Quand je suis pressé, je dresse la tête et j'y vais, mais là encore, il y a cette ambiance dehors que l'on ne peut trouver chez soi, il faut sortir pour voir des images comme des enfants qui jouent, et pour sentir le vent doux de l'après-midi* [Michalis].

Il est peu probable, dira Eleni Sideri, que la marche soit décrite de manière abstraite. En effet, tous les parcours avec les habitants ont révélé que les piétons vivent intensivement leurs itinéraires et s'engagent d'une manière ou d'une autre vis-à-vis de l'espace traversé[2991]. Marcher est un témoignage des changements brutaux ou moins visibles du centre-ville[2992] ; ces mutations ne sont pas seulement observées par les piétons, mais ce sont surtout eux qui les sentent. De fait, ils sont liés au bâti et à l'histoire de la ville à travers leurs propres histoires quotidiennes. En marchant, les habitants peuvent comparer ce qui se passe ici et maintenant avec le passé, ce qui les conduit à faire une évaluation constante de l'espace urbain. La marche, dira Sarah Pink en 2008[2993], est une autre forme d'analyse de la ville qui n'est pas statique, elle ressemble davantage à un processus d'apprentissage. Des parcours différents et la façon de se mouvoir dans la ville, sont, comme le notera Arjun Appadurai[2994], des moyens pour les habitants de trouver leurs propres intérêts et un sens dans des environnements qui changent radicalement. L'expérience de la marche dans la ville, est donc plutôt liée aux ambiances et aux événements qu'aux objets physiques ; pour la majorité des participants, marcher signifie sentir, imaginer et se souvenir. Au cours de chaque trajet, l'habitant s'immerge dès les premiers pas dans l'environnement. Ole B. Jensen notera, que la marche est beaucoup plus de choses que la simple action de se mouvoir[2995]. Plus que faire des commentaires sur la condition physique des rues, les participants parlent d'émotions, de mémoires et d'impressions générales sur l'espace qu'ils traversent. Dès lors, les marcheurs ne se déplacent pas en ne cherchant que le confort, la végétation ou la beauté des façades, ils sont également guidés par un amalgame de préférences personnelles et de stimuli externes. Le fait qu'ils s'expriment par rapport à l'environnement traversé tandis qu'ils marchent, révèle la manière dont ils vivent l'itinéraire dans son intégralité. La ville n'est pas un cadre figé déterminant l'expérience du piéton, elle se dévoile aux sens, aux émotions et aux pensées de celui qui l'habite. En faisant des commentaires pendant la promenade, les participants se mettent dans une position de dialogue avec l'environnement et avec leurs propres réflexions. Marcher dans l'espace public n'est pas un processus de cause à effet, mais une relation entre des actions et des réactions. Les caractéristiques inhérentes des lieux, le temps et l'état émotionnel du marcheur forment l'expérience finale du parcours.

[2991] SIDERI, E., « Mobility in Thessaloniki. The greek economic crisis and the transformation of mobility », *op.cit.*, et notamment p. 93
[2992] GATTA, F., PALUMBO, M.A., « Walking through urban transformation: fielwalk in the northeast of Paris », In T. Shortell and E. Brown (eds.), *Walking in the European city. Quotidian mobility and urban geography,* Farnham: Ashgate, 2014, pp. 246-262
[2993] PINK, S., « An urban tour. The sensory sociality of ethnographic place-making », *Ethnography*, vol. 9, no. 2, 2008, pp. 175-196
[2994] APPADURAI, A., « The capacity to aspire. Culture and the terms of recognition », *op.cit.*
[2995] JENSEN, O. B., « Flows of meaning, cultures of movements - Urban mobility as meaningful everyday life practice », *op.cit.*

La recherche sur le terrain a montré que les trajets routiniers, si modestes soient-ils, sont des expériences très riches pour les habitants ; le design et le confort de l'espace public jouent un rôle. Cependant, l'analyse complexe de chacun sur leur environnement et leurs aspirations est également très édifiante pour l'expérience finale de l'itinéraire ; elle concerne surtout la vie dans les rues et le mélange des activités dans les espaces tant intérieurs qu'extérieurs. Augmenter la surface des voies piétonnes n'est pas une raison suffisante pour motiver les gens à marcher ; le seul fait d'avoir un espace réservé à la marche, aussi protégé qu'il soit, ne conduit pas le piéton à choisir ce chemin. La marche semble résister à toute homogénéité et répétition, pendant leurs parcours quotidiens les marcheurs écrivent leurs propres scénarios d'interprétation de la ville. Pour que l'expérience de la marche soit captivante, les marcheurs semblent avoir besoin d'une pluralité de potentialités ; interagir et s'attacher à l'environnement est une interaction subjective, mais la probabilité qu'il y ait un attachement dépend en grande partie des sensations et du social que l'environnement offre. Jane Jacobs soulignait déjà dans les années 60, que l'expérience la ville se fait *de près*, donnant ainsi aux activités des rez-de-chaussée un rôle crucial[2996]. La majorité des marcheurs notent qu'un mélange d'odeurs, de produits, de styles sur les façades et d'autres usagers, rendent l'expérience générale de la marche plus intéressante. L'authenticité de la ville est nourrie par la pluralité d'images qu'elle offre à ses marcheurs[2997]. Ce sentiment de pouvoir trouver ce que l'on cherche dans la ville en l'arpentant de manière spontanée[2998], dira Korosec-Serfaty, de s'attacher à ses changements et de participer à la vie quotidienne, fait que les marcheurs se sentent ancrés dans le lieu et dans le parcours.

Les itinéraires ont montré que marcher dans la ville permet d'avoir accès à ses multiples identités. Cet accès ne consiste pas seulement à recevoir des stimuli, mais aussi à donner du sens, des significations, une forme à l'espace public et à changer l'image dominante en se sentant libre d'agir dans les lieux. L'expérience de la marche dépasse la façon de sentir et de percevoir la ville, c'est donc une manière de vivre dans l'espace public en se sentant capable d'interférer pour le définir. Pour les participants aux parcours, le caractère historique de la ville semble acquérir un sens beaucoup plus large que celui promu par les autorités, centré autour de l'identité touristique et architecturale de la ville. L'image de celle-ci et des espaces publics dans le centre historique n'est pas une chose unique ; l'espace parcouru à pied est une mosaïque d'images et de sens, les piétons, inventent des images sur la ville au quotidien qui peuvent même être contradictoires entre elles. Arpenter à pied la ville, est davantage senti comme une narration que comme un entourage physique figé ; c'est plus qu'une expérience intense ou un bel itinéraire. Marcher dans la ville ressemble à un conte avec ses surprises, ses passages courants, ses séquences d'enthousiasme ; un parcours étrange et familier, mais avant tout humain.

[2996] JACOBS, J., *The death and life of great American cities*, *op.cit.*, et notamment pp. 72-97
[2997] ZUKIN, S., *The naked city. The death and life of authentic urban places*, *op.cit.*
[2998] KOROSEC-SERFATY, P., « La sociabilité publique et ses territoires. Places et espaces publics urbains », *op.cit.*

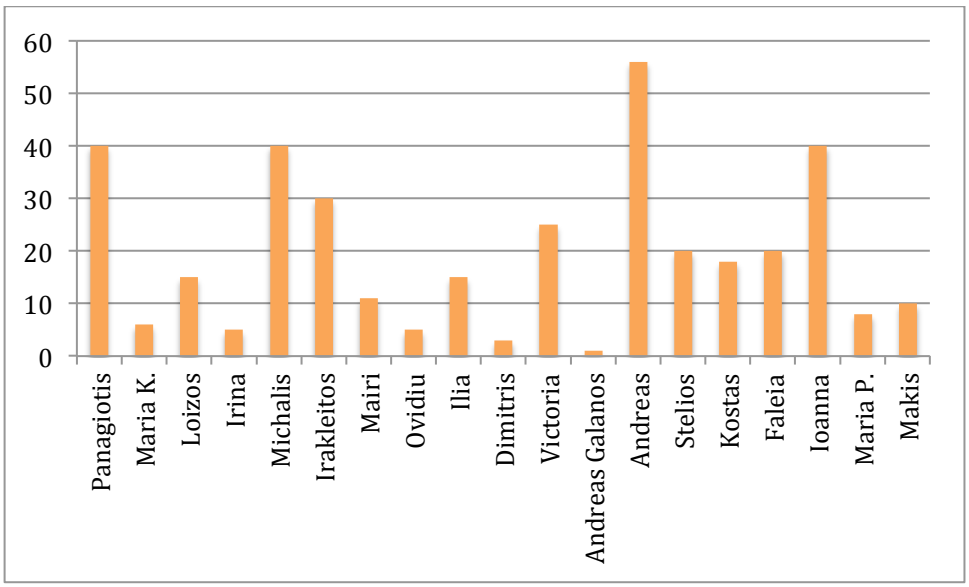


Figure 68 : Le nombre d'années où les participants habitent dans le centre historique (Source : figure créée par l'auteur)

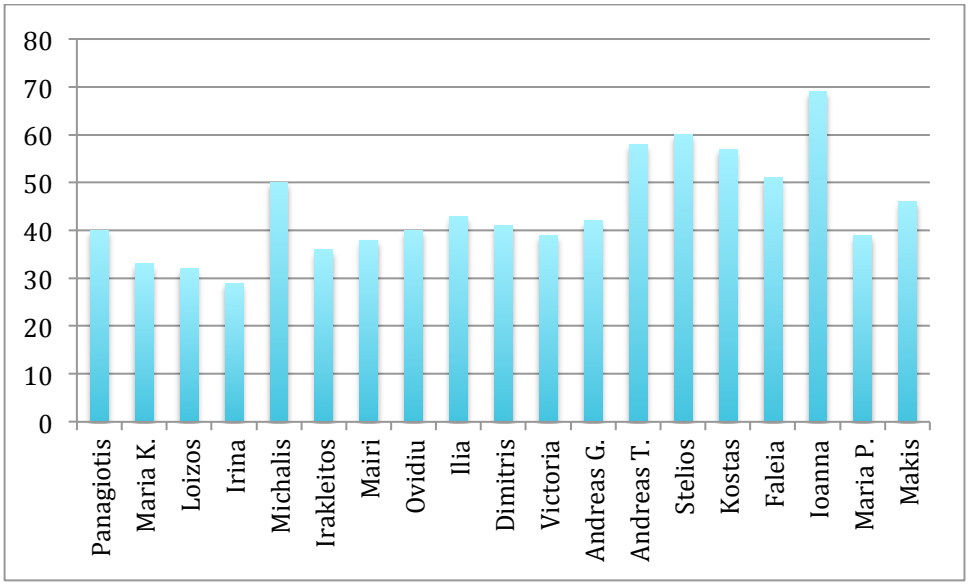


Figure 69 : L'âge de chaque habitant participant aux itinéraires dans le cadre de la recherche (Source : figure créée par l'auteur)

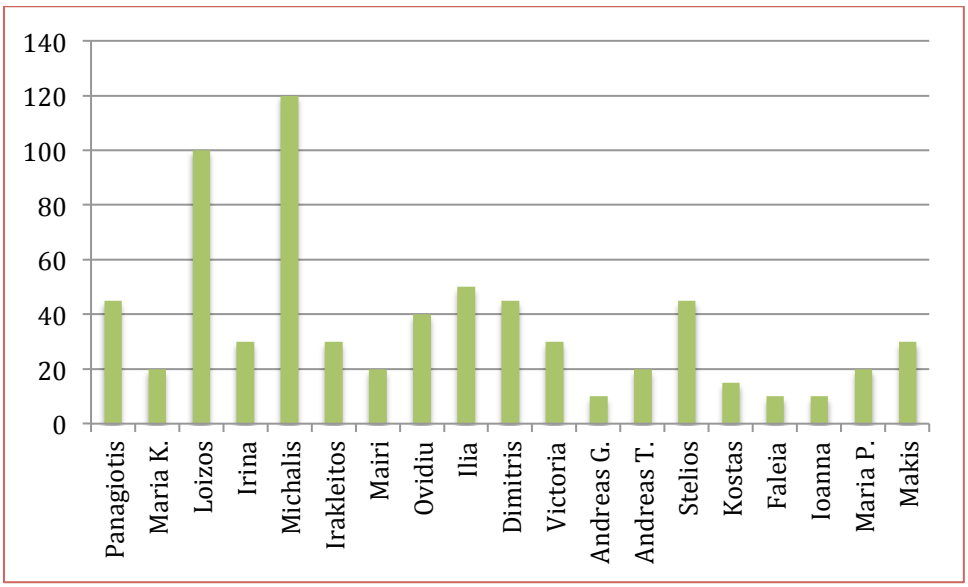
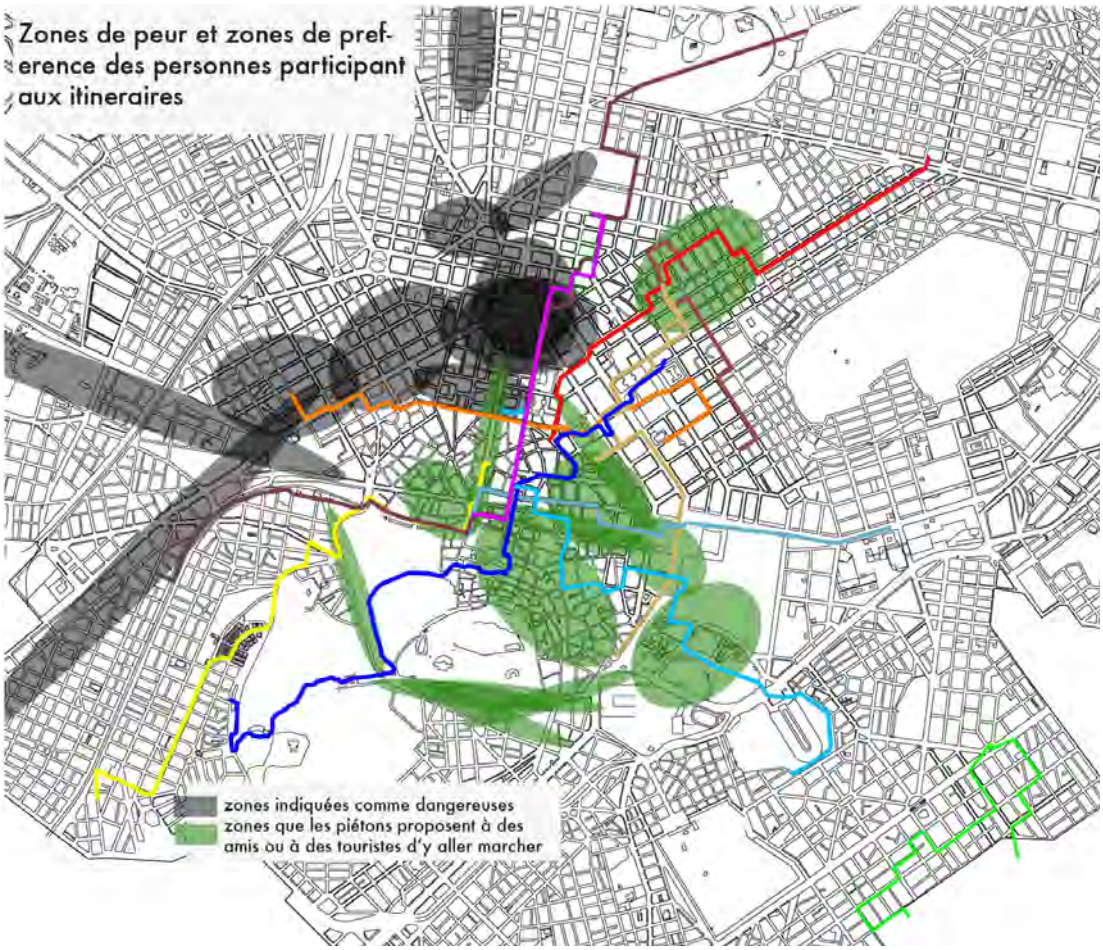


Figure 70 : Le temps consacré à la marche au quotidien (en minutes) (Source : figure faite par l'auteur)



Carte 68 : Carte avec les zones que les habitants, participant aux itinéraires, considèrent comme sûres à traverser à pied et qu'ils conseilleraient à un touriste, et les zones qu'ils évitent en marchant (Source : carte créée par l'auteur sur les logiciels Illustrator et ArchiCad)

9.3 Marcher vers une ville juste ?

9.3.1 Marcher : habiter l'espace public

Tant les observations faites sur le terrain que les témoignages des habitants au cours de leurs itinéraires de routine, ont montré que l'espace public est en effet vécu et perçu de manière très complexe. Les piétons s'engagent dans l'environnement d'une façon matérielle et immatérielle. Au-delà de son architecture, ses façades, son mobilier et ses couleurs, l'espace public est imprégné des pratiques de l'homme et des histoires croisées et superposées. Marcher dans la rue permet de lier des expériences personnelles à l'histoire de la ville. Davantage habitant qu'usager, tout marcheur *habite* la ville aussi en mouvement.

L'habiter est recherché par l'homme, et quand ce dernier n'habite pas, un sentiment de perte ou de manque apparaît, soulignera Thierry Paquot[2999]. La notion d'habiter fait originellement référence à un espace clos[3000] ; elle signifie, après le XI^e^ siècle, demeurer longtemps quelque part[3001]. Martin Heidegger compare l'habiter au fait d'être sur la Terre, en faisant clairement la distinction entre cette notion et le terme se loger[3002]. Si ce dernier est l'action de trouver un abri, l'habiter incarne des questions plus générales de notre rapport avec le monde ; Heidegger présente trois emplois possibles : habiter en ayant des habitudes, habiter en tant que bâtir, entretenir ou protéger, et habiter comme processus de création des lieux. Il existe cependant une dualité inébranlable entre le monde habité et l'homme habitant le monde, car c'est l'homme qui peut rendre habitables les lieux, de la même manière que certains lieux sont caractérisés comme non habitables. C'est surtout au cours du XX^e^ siècle que l'habiter a acquis une place claire au sein des enjeux de l'urbanisme moderne ; habiter fut une des fonctions élémentaires de la ville rationnelle hygiéniste du XX^e^ siècle. Toutefois, les architectes s'efforceront très vite d'approfondir cette notion. L'homme habite non pas par besoin ou par obligation, il est en quête de significations dans son milieu et il cherche à s'orienter dans le monde physique et à s'identifier dans la société. La notion de l'habiter connaît une réactualisation depuis l'an 2000, et elle sera particulièrement mobilisée au sein des sciences sociales. Des changements majeurs quant à l'espace urbain et aux modes de vies, mettent en question la notion classique de l'habiter ; les lieux n'ont plus des caractéristiques si figées, les habitants créent ces derniers en les traversant, en y résidant et en s'y rendant. La liberté du corps en mouvement perpétuel est comprise comme une condition *sine qua non* pour l'habiter. Or, être dans quelque chose ne signifie pas l'habiter, dira Paul Virilio, qui définit cette notion à l'interstice de la fuite et de l'enracinement[3003]. L'homme habite des lieux de manières différentes et donc l'habiter présuppose l'action. Nous ne nous trouvons pas seulement dans l'espace, nous y agissons également : *Être […] c'est avoir des décisions à prendre, agir ou s'abstenir, résister ou oser,* dira Eric Dardel[3004]. Pour Jacques Levy et Michel Lussault, l'espace habité est un produit social issu des négociations, des conflits et des objectifs qui sont distincts selon les groupes de gens[3005] ; tandis qu'Otto Bollnow décrit l'espace habité comme étant surtout vécu émotionnellement[3006] ; l'homme habite l'espace quand il s'investit émotionnellement dans des relations sociales qui s'y construisent[3007]. Quant à Christian Norberg-Schulz, il distingue quatre

[2999] PAQUOT, Th., « Habitat, habitation, habiter », *Informations sociales*, no. 123, 2005
[3000] *Ibid.*
[3001] *Ibid.,* et notamment p. 48
[3002] LEVY, J., LUSSAULT, M., *Dictionnaire de la géographie*, Paris : Belin, 2003
[3003] VIRILIO, P., « Le crépuscule des lieux », *Revue d'Esthétique*, no. 3-4, 1977, pp. 383-394
[3004] DARDEL, E., *L'histoire, science du concret*, Paris : Presses Universitaires de France, 1946 et notamment p. 19
[3005] LEVY, J., LUSSAULT, M., *Dictionnaire de la géographie*, *op.cit.*
[3006] BOLLNOW, O., « Lived space », *op.cit.*
[3007] FISCHER, G.N., *La psychosociologie de l'espace*, Paris : Presses Universitaires de France, 1981

modes d'habiter : collectivement, dans la nature, dans le public et dans le privé[3008] ; dans tous les quatre, en vivant dans un lieu, nous lui donnons une identité particulière. La signification que les hommes donnent aux lieux, est alimentée par leurs pratiques[3009] qui sont associées aux valeurs, aux symboles et aux imaginaires. En d'autres termes, habiter ne signifie pas seulement occuper l'espace, être chez soi, dans son quartier, ici ou là, mais aussi donner des significations à l'espace à un moment donné. Habiter l'espace public équivaut ainsi à se l'approprier. Cette appropriation s'exerce à travers nos expériences répétées et notre volonté d'action dans et en faveur de l'espace public[3010]. Dans ce sens-là, les hommes ne sont pas passifs dans l'espace, ce sont de vrais acteurs habitant leurs territoires[3011] ; en habitant l'espace, nous le transformons profondément, dira Michel Lussault[3012]. Habiter est ainsi, souligne Julien Gracq, une affaire très personnelle, une expérience de l'espace oscillant entre ce que l'homme voit sur une carte réelle et ce qu'il construit sur sa carte mentale[3013].

Walter Benjamin utilise le terme habiter pour décrire la vie dans les rues de la ville moderne : *Streets are the dwelling of the collective*[3014]. Cette notion offre, selon lui, tous les conforts nécessaires de la maison et du bureau[3015], c'est créer un territoire, se familiariser avec l'environnement, voire, se sentir chez soi. Si nous partons de l'hypothèse que l'habitat est l'ensemble des lieux pratiqués par les hommes, rien ne nous empêche de dire que l'espace public est alors un lieu habité, ou du moins un lieu offrant la possibilité d'être investi par des gens, à travers leurs usages et les imaginaires[3016]. Il est tout à fait possible d'habiter une place avec la même intensité qu'un quartier ou une ville que l'on visite pendant un voyage d'affaires. L'habitabilité des lieux n'est pas une qualité figée, elle dépend de ce que nous faisons, de la manière dont nous les vivons et dont nous les expérimentons. Ainsi, résulte-t-elle davantage du temps et des sujets, que des objets physiques ; il est peu probable de mesurer l'habitabilité d'un lieu, comme il est peu probable de dire qu'une place publique sans bancs ou sans arbres n'est pas forcément accueillante.

Cependant, toute question sur l'habiter présuppose le cohabiter. Autrement dit, nous n'habitons pas seuls dans le monde, de même que nous n'habitons pas seuls dans les espaces publics ; habiter implique *de facto* la présence de l'autre. Pour Pierre Bourdieu, c'est une compétence socialement acquise[3017]. Ce n'est pas un hasard qu'habiter rime avec partager, négocier et concurrencer[3018]. L'espace physique est pour l'homme la condition dans laquelle s'effectue la rencontre avec autrui. Les lieux publics ne sont pas neutres, mais leur production devient un enjeu pendant le processus d'habiter. Dès lors, en habitant les lieux, les hommes peuvent les remettre aussi en cause. À cet égard, le terme habiter va au-delà d'un sens existentiel et politique. Les lieux que l'on habite sont indécis, rien n'est déterminé à vie dans la relation que nous créons avec eux : *L'espace habité, les habitants et les cohabitations sont à la fois toujours identiques, en tant que catégories et jamais les mêmes en tant*

[3008] NORBERG-SCHULZ, C., *The concept of dwelling. On the way to figurative architecture*, New York : Rizzoli, 1993
[3009] STOCK M., « L'habiter comme pratique des lieux », *Espacestemps.net*, 18 decembre 2004, (http://www.espacestemps.net/document 1138.html)
[3010] CANELLA, C., « Experiencing the city by walking », *Mobile Culture Studies*, 2007, (www.mobileculturestudies.com)
[3011] LAZZAROTTI, O., « Habiter, aperçus d'une science géographique » *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 50, no. 139, 2006, pp. 85-102
[3012] LEVY, J., LUSSAULT, M., *Dictionnaire de la géographie*, *op.cit.*
[3013] GRACQ, J., *La forme d'une ville*, Paris : José Corti, 1985
[3014] BENJAMIN, W., TIEDEMANN, R., *The arcades project*, *op.cit.*, et notamment p. 423
[3015] GLEBER, A., *The art of taking a walk. Flânerie, literature, and film in weimar culture*, Princeton : Princeton University Press, 1999
[3016] ANDRADE-CHARVET, A., « Habiter l'espace public. En quoi la notion de confort participe-t-elle à la constitution des espaces dits habités », *Cahiers du Developpement Urbain Durable*, no. 1, 2013, pp. 99-112
[3017] LEVY, J., LUSSAULT, M., *Dictionnaire de la géographie*, *op.cit.*
[3018] MOREL-BROCHET, A., « Un point sur l'habiter. Heidegger, et après... », *EspacesTemps.net*, 04 novembre 2008

qu'expérience[3019]. Habiter un lieu nécessite deux niveaux de compétences : l'un est de l'ordre du repérage et de l'orientation, trouver son chemin, comprendre, éviter l'autre, etc. ; et l'autre, révèle une connaissance accumulée, *une mémoire géographique du monde.* En nous déplaçant dans les lieux, nous les validons, mais nous pouvons aussi les nier et aller contre leurs règles dominantes. Pratiquer englobe ainsi la possibilité de refuser ce qui est considéré à un moment donné comme *correct*.

L'habitat exige une expérience, un engagement qui passe nécessairement à travers le corps qui, en s'exposant dans l'espace, transforme ce dernier en un *lieu*. La marche peut être une forme exemplaire d'habiter car elle est un moyen privilégié pour connaître les lieux en profondeur[3020]. Cette connaissance peut être envisagée à trois niveaux. Nous habitons les lieux selon notre âge, notre sexe ou notre classe sociale, mais aussi en fonction des interactions avec les autres, et enfin, nous les habitons différemment d'après leurs caractéristiques en tissant notre propre forme d'habitation. Celle-ci n'a rien à voir avec la sédentarité, diront Tim Ingold et Jo Lee Vergunst, au contraire, elle s'effectue comme la marche, au fur et à mesure[3021]. Habiter l'espace ne consiste plus à s'interroger comment les gens *sont* dans l'espace, mais comment ils *font avec* l'espace, précise Mathis Stock[3022]. Les profils de la marche et les manières de marcher, ont révélé qu'il n'y a pas une seule manière de faire dans l'espace ; il y a autant de manières de marcher dans l'espace public que d'y habiter[3023].

La marche permet d'avoir une expérience du monde concomitamment à deux niveaux : vivre l'ici avec notre chair, sentir le froid, la lumière, le bruit, mais aussi vivre l'ailleurs tout en bougeant notre corps, en forgeant nos pensées et en étant en rapport avec les autres. Le corps qui marche change à chaque ici et à chaque maintenant. La pluralité de l'expérience de la marche, renvoie ainsi à la pluralité des rapports que nous avons avec l'espace. La manière de marcher dans les lieux échappe à de simples questionnements sur le site ou sur les flux des personnes qui y passent. Commencer par voir des pratiques distinctes et des personnes différentes dans les espaces publics, nous permet de comprendre que ces derniers ne sont pas appréhendés d'une manière similaire. Nous n'habitons pas des lieux, mais des *situations des lieux,* dira Mathis Stock[3024]. En suivant le même raisonnement, nous pouvons dire que nous marchons dans des situations des espaces publics ; nous traversons un quai qui nous semble hostile la nuit, tandis qu'avec des amis sous une journée ensoleillée il devient familier. Cependant, pour vivre cette expérience, il faut une certaine *habitude* avec le lieu, y passer plus d'une fois, rencontrer d'autres personnes, mesurer notre réaction par rapport à celle des autres, relativiser nos jugements et adapter nos actes. Mathis Stock insiste : *L'espace ne préexiste pas à la pratique*[3025]. Enfin, il est certain que nous ne pouvons approcher l'habiter ni la marche que si l'on approche l'individu et ses manières de faire dans un espace commun.

[3019] LAZZAROTTI, O., « Habiter, aperçus d'une science géographique », *op.cit.*
[3020] WYLIE, J., « Dwelling and displacement. Tim Robinson and the questions of landscape », *Cultural Geographies*, vol. 19, 2012, pp. 365-383
[3021] INGOLD, T., VERGUNST, J.L., *Ways of walking ethnography and practice on foot*, *op.cit.*
[3022] STOCK, M., « Théorie de l'habiter. Questionnements » Dans Th. Paquot, M. Lussault et Ch. Younès (dir.), *Habiter. Le propre de l'humain. Villes, territoires et philosophie*, Paris : La Découverte, 2007, pp. 103-125
[3023] LAZZAROTTI, O., « Habiter, aperçus d'une science géographique », *op.cit.*
[3024] STOCK M., « L'habiter comme pratique des lieux », *op.cit.*
[3025] *Ibid.*

9.3.2 Une pratique citoyenne, socle de l'urbanité

En parlant de lieux habitables, les aménageurs observent que les gens ne s'approprient pas facilement les lieux et que certains sont plus réussis que d'autres. Le terme urbanité apparaîtra au sein des sciences humaines pour décrire la qualité de l'espace urbain comme commode pour le corps humain[3026]. Les urbanistes et les architectes tentent d'anticiper ou de dessiner l'urbanité, or, elle n'est pas si facilement générée. La difficulté de créer l'urbanité, commence déjà par le fait qu'il est difficile de comprendre et donc de décrire ce qu'elle est.

Dans un article, écrit en 1957[3027], les auteurs s'interrogent sur la caractéristique qui rend une ville efficace en termes de fonction, et capable de répondre à tous les besoins de l'homme. Pour qu'il y ait urbanité, certaines conditions doivent être assurées : tout d'abord, la ville doit offrir une échelle commode au mouvement naturel de l'homme, ensuite, une continuité d'expériences visuelles, et enfin, des formes variées ayant des significations pour les gens et les espaces, et capables de stimuler les sens. Le dictionnaire, *Les mots de géographie*, définit l'urbanité comme le caractère de ce qui est urbain, et être urbain signifie être civil et donc avoir une série de comportements conformes aux mœurs d'une société urbaine[3028]. En admettant cela, l'urbanité décrit la condition des espaces publics et de la ville non pas comme un artefact, mais comme une condition premièrement sociale[3029]. Il est courant de penser que l'urbanité existe dans des situations de politesse et qu'elle est absente dans des circonstances d'hostilité[3030]. Le rôle des espaces publics, envisagés comme des lieux d'interaction sociale plutôt que comme des paysages, est ainsi le fondement de l'urbanité[3031] qui englobe la citoyenneté, la vie politique[3032] et la civilité, c'est-à-dire la vie sociale urbaine.

La quête de l'urbanité est devenue un enjeu de la politique européenne définie dans le Livre Vert sur l'Environnement en 1990[3033] ; le texte souligne l'importance de protéger le caractère des lieux et de promouvoir la ville multifonctionnelle. Les urbanistes ont depuis longtemps cherché à comprendre ce qui fait l'urbanité. Camillo Citte critique l'urbanisme de son époque qui produit des édifices isolés, et Jane Jacobs sous-entend l'existence de l'urbanité dans la diversité des rues animées et dans leur hétérogénéité sociale. Quant à Kevin Lynch, pour que l'urbanité fleurisse il faut le mouvement des gens dans des rues. Dès lors, le corps de l'homme, sa capacité de se mouvoir et le fait qu'il sente la ville positivement ou négativement, révèle les degrés de l'urbanité. Cette constatation a conduit les urbanistes à reconnaître l'existence d'une liaison étroite entre urbanité et continuité spatiale. Il y a ainsi une tendance à lier l'urbanité aux villes historiques forgées au fil des ans, et dans le même sens, il est difficile de sentir cette urbanité dans de nouveaux espaces artificiels sans passé et sans mémoire. Pour Christopher Alexander, l'urbanité n'existe que dans la superposition des fonctions plutôt que dans les mono-usages. Aussi, le plus souvent l'urbanité naît-elle dans des lieux réussis, c'est-à-dire qui satisfont les besoins multiples des passants et des habitants. En 1980, lorsque Bob Hillier et son équipe ont développé

[3026] *Ibid.*
[3027] VON MOLTKE, W., BACON., E., « In pursuit of urbanity », *Annals of the Americans Academy of Political and Social Science*, vol. 314, 1957, pp. 101-111
[3028] BRUNET, R., FERRAS, R., THÉRY. H., *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Montpellier : RECLUS, 1993
[3029] D'HOOGHE, A., « Platforms for a permanent modernity », In S. Ramos, S. Allen, S. Boeri and N. Turan (eds.), *New Geographie Vol. 0,* New Hampshire, United States : Puritan Press*,* 2008, pp. 72-85
[3030] DE ARGUIAR, D.V., « What is urbanity about? », In *Proceedings of the ninth international space syntax symposium*, Sejong University, Seoul, 31 October-3 November 2013
[3031] BAILLY, E., « Des espaces publics aux espaces paysagers de la ville durable », *Articulo - Journal of Urban Research*, no. 4, 2013
[3032] GROTH, J., CORIJN, E., « Reclaiming urbanity », *Urban Studies*, vol. 42, no. 3, pp. 503 526
[3033] MONTMOMERY, J., « Making a city, urbanity, vitality, and urban design », *op.cit.*

l'approche *syntaxique* [3034] de l'espace urbain, ils ont conclu que ce que nous appelons urbanité peut finalement être *mesuré* à partir des caractéristiques physiques de l'espace : la vitalité des espaces publics dépend des intensités des flux piétonniers et ces dernies de la forme de la trame viaire urbaine. Il apparaît donc, que pour qu'il y ait urbanité, le plus important n'est pas la condition de chaque lieu en soi, mais leur articulation dans la ville. Peu à peu les urbanistes commencent à chercher l'urbanité dans la manière dont les gens se déplacent dans la ville et dont ils la perçoivent ; cette notion sera ainsi plus facilement vécue que décrite. Cependant, l'urbanité caractérisant un lieu dans le présent n'est pas la même que celle qui le distingue dans le passé, et le fait que celle-ci existe dans une partie de la ville, ne signifie pas qu'elle soit présente dans un quartier voisin. De ce fait, parler d'urbanité, c'est parler de ses nuances et de ses échelles différentes[3035]. La question de la temporalité et des formes diverses de l'urbanité est alors cruciale ; elle fait de cette dernière un concept trivial et défini autrement par des acteurs différents[3036]. Richard Sennett[3037] soulignera que la démocratie des espaces communs réside dans leur capacité d'accueillir la densité et la diversité des pratiques, ainsi que les conflits liés à l'usage commun. Deux grands enjeux persistent autour de l'espace commun : il n'est pas nécessairement senti comme tel ; même s'il plaît aux usagers, il ne conduit pas toujours à la participation à la vie publique et donc à la promotion de la citoyenneté[3038]. La question est de savoir comment pourrait-on lier l'urbanité à la résurgence du sentiment de citoyenneté ? Cette dernière signifiera avoir le droit et l'obligation de faire partie d'une communauté et de participer activement aux choses communes[3039].

La présence d'autrui dans l'espace commun, semble être une condition *sine qua non* pour qu'il y ait urbanité, comme le note Vinicius M. Netto. Au plus les usages de l'espace public ou urbain sont variés et intenses, et offrent des interactions multiples, au plus l'urbanité est forte. Autrement dit, celle-ci n'est pas un concept purement urbanistique qui ne nécessiterait que des applications dans la morphologie de l'espace urbain, mais une notion sociale et culturelle, selon Anton C. Zigderveld, issue d'un état d'esprit et d'un mode de vie. Les cultures transmises au fil des ans, imprègnent les personnes de comportements spécifiques et leur donnent une identité propre[3040]. En utilisant l'espace public ensemble, les personnes deviennent un groupe, elles commencent à développer des comportements identiques qui sont reconnus par ceux qui sont à l'extérieur du groupe. Le simple fait de faire une activité sur une place ou de parler autour d'un banc, crée un terrain propice pour qu'une certaine forme de solidarité surgisse. Cependant, Emile Durkheim distinguera deux types de solidarités : celle qui s'impose comme un réflexe, comme une tradition héritée de génération en génération, et celle qui est acquise. Ce type de solidarité est intrinsèquement liée à la notion de l'urbain. Quand au XII^{e} siècle, les marchands contestent le *statu quo* féodal, ils ne se réunissent pas sur des bases ethniques ou religieuses, mais selon leurs intérêts communs économiques et politiques. Un nouveau type de groupement est apparu, une classe sociale dans laquelle chacun pouvait entrer en y revendiquant sa place au lieu d'être soumis au principe de l'héritage. L'urbanité sera liée par ses origines à l'émergence de la bourgeoisie, mais surtout à la manière de percevoir la ville comme une chose commune méritant une attention et un investissement collectif. C'est dans ce contexte-là qu'un engagement vis-à-vis de la ville a pu naître. Il y a toutefois ceux qui mettent en garde qu'il ne faut pas tomber dans le

[3034] HILLIER, B., *Space is the machine. A configurational theory of architecture*, Cambridge : Cambridge University Press, 1996
[3035] LEVY, J., LUSSAULT, M., *Dictionnaire de la géographie*, *op.cit.*
[3036] NETTO, V., « Urbanity as becoming », In D. De Aguiar and V. Netto (eds.), *Urbanidades*, Rio : Letra e Imagem, 2012, pp. 33-60
[3037] SENETT, R., « The open city », In *Urban age conference*, Berlin, 10-11 november 2006
[3038] Larousse http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/citoyenneté/34196
[3039] DELAVICTOIRE, Q., « Retour sur les concepts de citoyenneté et d'espace public chez Hannah Arendt et Jürgen Habermas pour penser la continuité du politique de l'Antiquité à la Modernité », *Revue horizon*, no. 1, 2008
[3040] ZIJDERVELD, A.C., *A theory of urbanity. The economic and civic culture of cities*, New Brunswick, New Jersey, U.S.A : Transaction Publishers, 1998

piège de chercher à recréer l'urbanité d'un passé lointain ; répéter le modèle d'une voie piétonne jolie et pittoresque *à l'ancienne,* risque de nous conduire à une copie du paysage de Paris partout dans le monde (*rebuild Paris everywhere*)[3041].

Cependant, la notion d'urbanité incorpore, selon Bruce Mau, celui d'innovation et de changement. Elle peut ainsi être exprimée de manière très différente en fonction des pays, des lieux et aussi des habitants ; il est peu probable de trouver la même urbanité à Toronto ou à Naples. Or, nous cherchons l'urbanité d'abord dans les centres villes, où l'on rencontre plus facilement l'expression des valeurs de solidarité et de tolérance face à la différence[3042] qui trouve un abri dans l'intensité de la fréquentation des espaces publics. Mais à partir des années 70, l'urbanité ne semble pas être un avantage seulement des centres urbains. Les urbanistes se sont persuadés qu'en offrant le sentiment d'urbanité, la ville devient attractive et que ce sentiment ne dépend plus uniquement du site, mais également de différents facteurs comme la diversité culturelle, la tolérance et le mélange des usages des espace publics[3043]. Il y a des urbanités plutôt qu'une seule urbanité universelle[3044]. Autrement dit, l'urbanité n'existe pas dans l'absolu. Une place publique offrant une ambiance d'urbanité pendant une fête, peut-être, à des moments réguliers de la semaine, une place très peu fréquentée. Une ruelle étroite remplie de colporteurs en Italie peut être caractérisée comme étant pleine d'urbanité pour certains, tandis que pour d'autres, une rue privée dans un quartier résidentiel peut révéler de l'urbanité. Dans tous les cas, nous pouvons très difficilement parler d'urbanité sans nous référer aux espaces publics d'une ville. Même sans hôpitaux, sans arbres ou sans bâtiments du XIX^{e} siècle, un espace pourra offrir de l'urbanité, mais il est moins probable qu'il y ait urbanité sans rues ou sans places ou sans la présence d'autrui.

Au cours des dernières années, la préoccupation des habitants face au devenir des lieux urbains risque de diminuer. Les sociétés étant plus mobiles et les lieux davantage traversés qu'investis, mettent en question l'engagement collectif vis-à-vis de la ville[3045]. Ce faisant, ils mettent aussi en question une partie de ce que l'urbanité pourrait être ; la solidarité, la civilité et l'intérêt pour ce qui est commun, risquent de ne plus être des valeurs urbaines ou des ingrédients de l'urbanité. S'interroger sur la façon dont nous voulons habiter l'espace, implique de se poser des questions sur comment et pourquoi nous voulons être citoyens. Cela imposera un dialogue entre le pouvoir et les habitants, et un changement conscient du regard des aménageurs par rapport aux visions de l'habitant. Être citoyen, car il s'agit d'une volonté, ne peut être imposé ; l'engagement envers la ville résulte de la résolution de faire partie de celle-ci. Ainsi, plus qu'enseignée, la citoyenneté se forge-t-elle à travers des pratiques routinières et du frottement avec la ville : le journal sur le banc, la contemplation du trottoir ou la marche avec les autres pour une raison commune. La familiarité avec un lieu se tisse peu à peu en marchant, et l'engagement envers l'espace public, et donc envers la ville, se produit à travers la production de mémoires et de significations. Être civique, équivaut ainsi à être actif face à la réalité urbaine. Être actif prend ainsi une signification plus profonde qu'être un usager mobile ou un consommateur de l'espace, ce qui présuppose la volonté de participer et de changer le fait urbain. La marche, qui s'épanouit dans les espaces offrant cette possibilité, a une valeur particulièrement importante parce qu'elle assure la plus grande interaction entre les gens, et elle contribue

[3041] MAU, B. « Urbanity, revised », *World Policy Journal*, vol. 27, no. 4, 2010, pp. 17-22
[3042] VAN DLEPEN, A., « Life styles and the city. Connecting daily life to urbanity », *Journal of Housing and the Built Environment*, vol. 24, no. 3, 2009, pp. 331-345
[3043] *Ibid.*
[3044] DE ARGUIAR, D.V., « What is urbanity about? », *op.cit.*
[3045] LANDRY, Ch., « Civic urbanity: looking at the city afresh », In S. Khristova, M. Dragićević-Šešić and N. Duxbury (eds.), *Culture and Sustainability in European Cities. Imagining Europolis*, London : Taylor and Francis, 2015, pp. 32-41

à augmenter ainsi, ce que James S. Coleman appellera, le *capital social*[3046], en insistant sur la capacité des personnes à agir librement et variablement dans un certain capital physique.

9.3.3 Marcher : un acte politique, vers la réconciliation du social avec le spatial

Le devenir des espaces publics urbains est une préoccupation phare inscrite dans les agendas politiques. Les manières dont ce devenir est planifié en termes tant physiques que politiques, résultent des différents objectifs relatifs à l'espace public qui est surtout envisagé comme un lieu d'activités commerciales constamment définissable. Les gens revendiquent leur espace viable, et certains groupes de populations bénéficient de moins de ressources que d'autres. La globalisation n'a pas seulement redéfini les interactions économiques en niant la dimension spatiale, elle a également introduit de nouvelles valeurs culturelles qui influenceront la façon dont l'espace urbain est vécu et planifié. Ce dernier est *condamné* aux injustices spatiales[3047] qui se reflètent notamment dans l'espace public. Or, ce qui est considéré juste et injuste, est forcément défini par un système de valeurs spécifiques à chaque époque[3048]. Toutefois, en 1990 Iris Marion Young qualifie d'injuste toute condition dans laquelle un groupe est victime d'une forme d'oppression[3049]. John Rawls définit, en 1971, la justice comme le droit d'avoir les mêmes libertés et il suggère que les inégalités sociales ou économiques soient gérées au profit de tout le monde. Edward Soja va plus loin en proposant que la vraie justice permette non seulement la distribution équitable des ressources, mais aussi l'opportunité d'y accéder[3050].

Plus que parler d'une justice universelle, certains soulignent le besoin de spatialiser la justice car tout arrangement spatial a des effets concrets sur les groupes qui, à leur tour, ont le pouvoir de redéfinir l'arrangement de l'espace[3051]. La notion de justice spatiale n'est pas nouvelle en géographie ; des travaux sur les minorités ne sont que quelques exemples d'analyse de l'injustice exprimée dans l'espace[3052]. Face à la complexité des inégalités, nombreux sont ceux qui soutiennent que la réponse viendra de l'espace lui-même, en tournant le regard vers celui-ci, en examinant les différences entre les populations et en analysant les identités et les représentations[3053]. La notion de justice spatiale met en exergue la relation dialectique entre l'espace physique et social. Si la justice sociale a depuis longtemps intéressé les sciences humaines, la justice spatiale a, quant à elle, été négligée jusqu'à très récemment[3054]. Penser des questions sociales en termes spatiaux, est une préoccupation des disciplines des sciences humaines depuis une dizaine d'années[3055]. Edward Soja souligne que toutes les questions relatives à la justice spatiale mettent en lumière une relation dialectique : celle du spatial forgeant le social et du social forgeant le spatial. Chercher à corriger les injustices spatiales produites par des projets de régénération urbaine, exige de repenser les institutions qui ont créé les injustices spatiales sociales et vice versa[3056]. Toutefois, la justice spatiale ne peut être un objectif en soi ; il est donc impossible d'ambitionner de dessiner une configuration spatiale qui assurera *a priori* et à l'infini une sorte de justice, car elle dépend du contexte et de l'intentionnalité

[3046] COLEMAN, J. S., « Social capital in the creation of human capital », *American Journal of Sociology*, vol. 94, 1988, pp. 95-120
[3047] HARVEY, D., « The right to the city », *op.cit.*
[3048] BRENNETOT, A., « Pour une géoéthique. Éléments pour une analyse des conceptions de la justice spatiale », *L'Espace géographique*, no. 1, 2010, pp. 75-88
[3049] YOUNG, I. M., *Justice and the politics of difference*, *op.cit.*
[3050] SOJA, E.W, *Seeking spatial justice*, Minneapolis : University of Minnesota Press, 2010
[3051] *Ibid.*
[3052] LAMBONY-GERVAIS, Ph., DUFAUX, F., « Justice… spatiale », *Annales de Géographie,* no. 665-666, 2009
[3053] SOJA, E. W., *Postmetropolis. Critical studies of cities and regions*, Malden, Massachusetts : Blackwell Pub, 2000 et notamment p. 350-354
[3054] SOJA, E.W., *Seeking spatial justice*, Minneapolis : University of Minnesota Press, 2010
[3055] *Ibid.*
[3056] BROMBERG, A., MORROW, G.D., PFEIFFER, D., « Editorial note. Why spatial justice? », *Critical Planning*, vol. 14, 2007, pp. 1-3

des acteurs[3057]. D'après Peter Marcuse, les injustices spatiales dérivent de procédures plus globales d'injustices, dès lors, essayer de changer uniquement l'espace pour remédier au problème serait insuffisant[3058]. Dans ce sens-là, le fait de piétonniser une rue peut transformer positivement le paysage, mais cela ne suffit pas à animer la vie sociale publique. Or, la rue ou la place sont des bastions concrets, à partir desquels les groupes peuvent attirer l'attention des autorités sur des problèmes plus larges[3059].

Le développement de l'entrepreneuriat dans les procédures de planification urbaine, les partenariats public-privé et le pouvoir accru du marché immobilier, influencent de façon significative l'échelle des projets urbains[3060]. Les villes, dira Lisa Brawley, deviennent de plus en plus dépolitisées. Le manque de financement ou l'indifférence des individus sont parmi les explications fournies pour expliquer les problèmes du déclin des espaces publics. Or, en admettant que la ville soit le reflet des relations sociales, l'espace physique − et public − n'est pas une chose à part, il est profondément politique dans le sens où il est produit constamment par la société et les histoires quotidiennes que les gens inscrivent dans l'espace[3061].

David Harvey distinguera trois dimensions de l'espace : absolu, en se référant à un espace mesurable et physique ; relatif, en fonction du cadre de référence de l'observateur ; relationnel, n'existant ni en dehors des procédures qui le forment ni du temps dans lequel celles-ci ont lieu. Dès lors, une action dans un point et à un moment donné, n'est pas indépendante de ce qui existe autour de ce point-moment. Harvey[3062] proposera que l'espace soit le résultat de ces trois dimensions. Selon les circonstances et les personnes, ou le temps, une dimension peut prévaloir sur d'autres. Une rue peut être un espace historique, un lieu de mémoires pour certains, un terrain de projets pour d'autres, un endroit de pratiques quotidiennes et un espace senti ou représenté. Nous vivons dans l'espace public en quête d'ombre, en se protégeant de la pluie, en écoutant les bruits, mais aussi en ayant des peurs et des espoirs. Nous nous basons sur l'image qu'on a d'une rue en lisant un ouvrage qui se réfère à celle-ci et puis nous y marchons pour vivre une toute autre réalité.

Un espace public promouvant la justice, n'est pas une réalité en soi. Au contraire, il est simultanément produit, vécu et contesté[3063]. Simon Springer dira que l'espace public n'est jamais exempt du risque de désordre ; de fait, la démocratie, fondatrice de l'espace public, peut être elle-même en conflit avec la volonté d'ordre. Étant démocratique, l'espace public offre également la possibilité que le désordre s'exprime et c'est dans ce sens que réside son pouvoir d'émancipation[3064]. Il y a déjà un siècle, des flâneurs sont sortis dans les rues avec des tortues afin de manifester de cette manière leur désaccord contre la soumission de la ville moderne aux vitesses accélérées. La marche dans la ville, à une époque où le véhicule et la vitesse occupent une place prépondérante, était en soi une forme de contestation à ce modèle d'usage de l'espace public. Utiliser la marche pour un but si absurde et si

[3057] BRENNETOT, A., « Pour une géoéthique. Éléments pour une analyse des conceptions de la justice spatiale », *L'Espace géographique*, no. 1, 2010, pp. 75-88
[3058] IVESON, K., « Social or spatial justice? Marcuse and Soja on the right to the city », *City analysis of urban trends, culture, theory, policy, action »*, vol. 15, no. 2, 2011, pp. 250-259
[3059] SOJA, E.W., *Seeking spatial justice*, *op.cit.*
[3060] BRAWLEY, L., « La pratique de la justice spatiale en crise », Dans B. Bret et al. (dir.), *Justice et injustices spatiale*, Nanterre : Presses Universitaires de Paris Ouest, 2010, pp. 96-141
[3061] ΒΑΪΟΥ, N., ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ, K., *Ο χώρος στην αριστερή σκέψη,* Αθήνα : Ινστιτούτο Νίκος Πουλαντζάς, Εκδόσεις Νήσος, 2012
[3062] HARVEY, D., « Space as a key world », In *Marx and philosophy conference*, Institute of Education, London, 29 May 2004
[3063] BROMBERG, A., MORROW, G.D., PFEIFFER, D., « Editorial note. Why spatial justice? », *op.cit.*
[3064] SPRINGER, S., « Public space as emancipation. Meditations on anarchism, radical democracy, neoliberalism and violence », *Antipode,* vol. 43, no. 2, 2011, pp. 525-562

peu efficace, tout comme promener des tortues, peuvent être perçus comme des actions provocatrices contre un système de valeurs[3065].

Mieux examiner les manières dont les gens utilisent les espaces publics est important pour deux raisons : premièrement, car il en ressort des informations sur les comportements que les chercheurs et les aménageurs ne peuvent pas prévoir, et deuxièmement, parce que la procédure de l'aménagement peut s'améliorer grâce à des outils alternatifs d'analyse des données sur le terrain. Apprendre à travers la marche peut aider à penser les espaces publics. La vie urbaine ne peut guère être comparée au fonctionnement d'une machine, et essayer de la décomposer en ses composantes n'aide pas à comprendre la vie en soi. De la même manière, assembler les composantes qui forment la vie en public n'assure pas la création de celle-ci[3066]. Planter de la végétation, faire un joli pavé ou construire des bancs et des kiosques assurant de l'ombre, ne feront pas en sorte que les gens fréquentent davantage une rue et ne créeront pas forcément un lieu ayant une identité forte. Le non linéarité et la nature exploratoire de la marche peuvent être un bon paradigme pour les aménageurs qui peuvent faire de la conception des lieux publics une procédure constamment ancrée sur le terrain, non décidée une fois pour toutes, et régulièrement mise en cause comme l'action de marcher.

Parler des projets réalisés dans l'espace physique exigerait, par ailleurs, de se demander à qui ces projets seront-t-ils adressés ?[3067] Annoncer comme objectif la création d'une ville accueillante pour la marche, ne répond pas à des questions plus complexes comme : quel genre de vie les espaces publics permettront-ils ? Quels groupes sociaux seront-ils plus probablement accueillis dans des zones aménagées ? Quel type de marcher pourra fleurir dans un certain lieu ? Comme Iris Marion Young[3068] le souligne, les individus appartiennent inévitablement à des groupes différents, définis par des affinités différentes. Le but n'est pas de supprimer les divisions sociales, mais de donner de la place et donc de l'espace physique pour que ces différences puissent exister et être représentées. Quant aux aménageurs, ils ont tendance à approcher la marche avec un certain romantisme en mettant de côté ses aspects négatifs. Or, ces derniers existent et font partie de l'itinéraire du marcheur. La peur, l'inquiétude et le malaise se succèdent au cours d'un trajet quotidien ; cette succession d'émotions réside dans l'essence de la marche. Les itinéraires se forment et tissent les espaces publics avec des spatialisations, des temporalités[3069] et des rythmes qui enrichissent l'identité de ces derniers[3070].

Michel de Certeau mettra en avant cette caractéristique de la marche comme une pratique transformatrice de l'espace public[3071]. Plus qu'induite ou contrôlée par l'aménagement, la marche est une forme de résistance dans l'espace public. Les marcheurs urbains, par leurs itinéraires irrationnels − imprégnés par des émotions, des affinités, des tactiques − rompent à chaque pas avec la trame rationnelle de la ville. Au-delà d'un mode de déplacement ou d'une motivation de loisir, la marche peut-être en même temps une éducation sociale précieuse. C'est à travers elle que les habitants renforcent leur sentiment d'appartenance à un espace physique commun, et par conséquent à la société. Marcher dans les rues, permet tant aux chercheurs qu'aux habitants de contester ce

[3065] SNELL, S., « Taking a turtle for a walk. Reshaping cities by seeking spatial justice », *Fast Forward Weekly*, 2 April 2014, (http://www.ffwdweekly.com)
[3066] CULLEN, I., « Introduction », In *Applied urban analysis. A critique and synthesis*, New York : Routledge, 1984, pp. 1-10
[3067] IVESON, K., « Social or spatial justice? Marcuse and Soja on the right to the city », *op.cit.*
[3068] LEHMAN-FRISCH, S., « Segregation, spatial (in)justice, and the city », *Berkley Planning Journal*, vol, 24, no. 1, 2011, pp.70-90
[3069] SIMONSEN, K., « Spatiality, temporality, and the construction of the city », In J.O. Bærenholdt and K. Simonsen (eds.)*, Space odysseys. Spatiality and social relations in the 21st century*, Aldershot : Ashgate, pp. 43-62
[3070] CRANG, M., « Rhythms of the city: temporalised space and motion », In J. May and N. Thrift (eds.), *Timespace geographies of Temporality*, London: Routledge, pp. 187-207
[3071] DE CERTEAU, M., *L'invention du quotidien, 1. Arts de Faire, op.cit.*

qu'ils considèrent pour acquis par rapport à un espace, et ainsi, de cultiver un regard plus interrogatif et critique face à la vie dans l'espace public[3072]. La marche pourrait être ainsi un moyen de résistance aux oppressions spatiales et à la marchandisation des espaces publics. Elle pourrait devenir enfin un instrument pour que des groupes différents trouvent des terrains communs et dans ce sens, une sphère publique de confrontation et de dialogue conduisant à la création d'espaces civilisés et plus démocratiques[3073].

[3072] HINCHCLIFFER, T., « Aerial photography and the post war urban planner in London », *The London Journal*, vol. 35, no. 3, 2010, pp. 277-288, cité dans KOHLER, M., « Walking through instead of flying over. A way to see the flux of urbanization in Istanbul and other places? » In T. Shortell and E. Brown (eds.), *Walking in the European city. Quotidian mobility and urban geography,* Farnham : Ashgate, 2014, pp. 129-152

[3073] MIDDLETON, J., « Walking city », In R. Hutchison (eds.), *Encyclopedia of urban studies*, Thousand Oaks, California : SAGE Publications, 2010, pp. 958-960

9.4 Partie 3 : Conclusion

L'intérêt des politiques publiques vis-à-vis de la marche et les discours relatifs à ce sujet sont apparus en Grèce relativement tard par rapport aux démarches effectuées dans d'autres villes en Europe. Athènes fut la pionnière des débats et des projets en faveur de la mobilité piétonne, surtout à partir du début des années 80. Or, la volonté des services publics de créer des espaces accueillants pour le piéton ne fut pas solidement orchestrée dès le départ. En réalité, les politiques publiques se sont surtout penchées sur le concept de piétonnisation perçu comme une intervention radicale dans l'espace public afin de répondre avec diligence et offrir un impact visuel immédiat à des problèmes étouffants de la capitale : la pollution et le manque d'espaces libres. La piétonnisation a donc connu un énorme succès dans une société qui fut longtemps marquée par la *culture* de l'automobile et qui méprisait les transports en commun depuis les années 30 ; elle s'est présentée en même temps comme une solution satisfaisante pour plusieurs acteurs de la société. De fait, pour l'État, créer des rues piétonnes fut une idée révolutionnaire, pour l'époque, lui permettant de tisser une politique cohérente et de prouver sa présence dans le paysage public. Ce nouveau regard si ouvert à la question des espaces publics, fut une nouveauté au sein du ministère des Travaux publics qui s'était occupé pendant longtemps des travaux lourds d'infrastructures et d'entretien de la voirie. La floraison des débats sur les voies piétonnes, les aires de jeu, les parcs à l'échelle du quartier et les itinéraires reliant les monuments de la ville, sont le résultat notamment d'une nouvelle génération d'architectes massivement embauchés pour occuper des postes à responsabilité au sein des services publics à partir du tournant politique des années 80. Parallèlement aux actions de l'administration centrale, la municipalité a également investi en matière de piétonnisation, envisagée comme un moyen efficace pour se rapprocher de la population locale et pour améliorer à un moindre coût (sans expropriations) et rapidement, les conditions de la vie quotidienne à l'échelle locale. Les actions de ces deux acteurs seront forcément interdépendantes, mais pas toujours complémentaires. Le ministère envisage et promeut des projets ayant une envergure métropolitaine, capables de stimuler le profil touristique et historique de la capitale. La municipalité, disposant de financements très faibles, choisit de proposer et d'envisager des actions plus modestes, mais aussi plus réalistes et surtout dispersées de façon équilibrée dans l'ensemble du territoire municipal. Ainsi, l'aménagement recourt à la piétonnisation à deux échelles différentes, et les études et les projets effectués se divisent en deux périodes historiques distinctes. Au cours de la première, qui débute dans les années 70 et s'étend jusqu'aux années 90, les projets de voies piétonnes furent plutôt des essais. Malgré le manque de savoir-faire, de coordination et de vision globale des aménageurs au sein tant du ministère que de la municipalité, les projets de cette période restent ambitieux et se caractérisent par une variété considérable en ce qui concerne leurs principes de conception et les méthodes d'application. Cette période fut ainsi très féconde en projets d'amélioration de l'espace quotidien du piéton permettant de modifier en profondeur le paysage du centre athénien. De nombreux quartiers ont profité des espaces verts et des sites délaissés comme Plaka, ou certaines rues commerciales sont devenues des lieux très accueillants pour le marcheur. Cette première période productive a cédé la place à une deuxième qui apparaît à partir des années 90 et pendant laquelle les autorités – se trouvant face à de nouveaux enjeux économiques et urbanistiques – sont appelées à investir dans l'image de la capitale et à renouveler son positionnement comme une ville historique et touristique au sein de l'Europe. Plusieurs investissements dans le domaine des transports, le défi des Jeux olympiques et l'effort d'attirer de nouveaux capitaux ont conduit les ministères des Travaux publics et de la Culture à avoir de grandes ambitions ; c'est ainsi qu'une ère de mégaprojets a débuté. Des collaborations avec des acteurs d'un type nouveau, (comme la SUEAA) furent nécessaires afin d'accomplir les piétonnisations à grande échelle. Des fondations privées entrèrent aussi dans le jeu de la conception et de la

production des espaces publics. Il n'y a plus aucun doute que le centre historique d'Athènes présente une valeur foncière et symbolique qui n'est pas suffisamment exploitée. L'amélioration des espaces à petite échelle, visant l'habitat mixte dans de nombreux quartiers de la municipalité, n'est plus une priorité au sein des démarches des autorités qui sont confrontées à de nouveaux enjeux économiques. Une série d'interventions monumentales (comme la piétonnisation de Dionisiou Areopagitou et l'étude sur la piétonnisation de la rue Panepistimiou) montre de quel côté penche la balance des priorités de l'action publique. La marche à pied, en tant qu'objectif en matière d'aménagement, changera aussi dans un tel contexte. Tandis que l'intérêt principal résidait dans l'amélioration de l'espace quotidien du piéton à l'échelle du quartier, à présent, la promotion de la marche en tant que pratique de loisir et de consommation l'emporte. Les espaces de promenade, les itinéraires à intérêt touristique et culturel prennent le dessus en tissant un imaginaire tout neuf pour les lieux publics du centre d'Athènes. La marche en tant que pratique en soi, semble être peu examinée au cours des deux périodes des projets. Malgré l'engouement des aménageurs pour les voies piétonnes, la marche est en réalité timidement approchée par rapport à la richesse des dimensions des *modes de déplacements* urbains. L'objectif des deuxième et troisième chapitres de cette partie cherche à révéler la pluralité de la marche en tant que pratique quotidienne et comme un facteur clé pour la sauvegarde du caractère hétérogène du centre athénien et de ses espaces publics. En observant des lieux peu célèbres en termes d'aménagements, mais ayant une vie piétonne très animée, nous avons pu constater que la marche fleurit au-delà d'un support matériel ou d'un paysage sophistiqué et attractif en matière d'offre touristique. Le piéton semble être très sensible à l'environnement qu'il traverse et son parcours présente une richesse parfois méconnue qui se perd dans des visions ambitieuses et produites *in vitro* par les concepteurs. Une station de bus, un échange avec un colporteur ou une discussion au coin de la rue, peuvent déclencher un grand nombre d'usages inimaginables de l'espace public et dans des endroits où l'on s'y attend le moins. De plus, l'on néglige, d'une part, la pluralité des comportements des marcheurs, et, d'autre part, le piéton en tant qu'habitant ayant des préférences, des pensées et des vécus différents. Tel est le fil conducteur du troisième chapitre de cette partie qui cherche à montrer en quoi l'expérience de l'espace public n'est pas seulement une question de traversée, mais un frottement spatio-temporel du piéton avec un lieu spécifique à chaque fois. Revisiter la pratique de la marche est, à notre avis, la condition *sine qua non* pour que chaque débat sur l'aménagement des espaces publics soit bénéfique. Examiner l'expérience de la marche, sa temporalité, ses ancrages aux lieux et sa dépendance aux récits quotidiens des habitants permet de revisiter la valeur même de l'urbanité. En comprenant mieux la marche, il est plus facile de concevoir la manière dont la ville est pratiquée, et de rendre réellement publics les lieux collectifs urbains. Marcher dans la ville reste un enjeu non seulement pour offrir du plaisir, mais pour que le piéton (tant résident que visiteur) puisse *habiter* la ville.

Conclusion générale

L'objectif de cette recherche était d'examiner – en s'appuyant sur l'exemple d'Athènes – comment la marche à pied peut se former à partir du contexte urbain et forme celui-ci en retour, mais également de montrer que l'aménagement est censé approcher, avec un regard plus fin, la marche à pied comme une pratique ayant de multiples dimensions. La thèse s'appuie sur la mobilisation d'un large corpus cartographique et iconographique, composé de 1 230 documents, dont 444 cartes et plans urbains officiels, 458 photos historiques et cartes postales et 328 photos contemporaines, prélevés dans des sources de première main (rapports, albums et archives) et répartis sur une période de 165 ans. L'analyse se fonde également sur l'analyse d'archives, incluant 40 dossiers non numérisés résultant de 3 mois de dépouillement des archives municipales d'Athènes. Elle porte également sur l'examen de textes juridiques, notamment 83 textes législatifs et règlementaires relatifs aux projets urbains. En outre, la recherche mobilise un travail approfondi et inédit d'enquête, comportant la réalisation d'itinéraires avec 20 personnes, dont 11 ont été plus particulièrement analysés 40 suivis de piétons ont aussi été mis en œuvre ainsi que 42 entretiens auprès des acteurs des secteurs public et privé. De nombreux témoignages auprès des commerçants de la rue *Athinas* et de la place *Omonoia* ont également été recueillir afin d'alimenter un matériau d'investigation diversifié. Un travail d'observation directe *in situ* des pratiques quotidiennes des rues a également été déployé durant 5 ans de recherche, et tout spécialement 60 jours de travail intense, occasionnant la réalisation 254 photos ont été effectuées par mes soins au cours des observations des activités stationnaires des piétons dans la rue *Athinas* et *Omonoia*.. Il a été enrichi par mon expérience professionnelle comme chargée d'études du programme de piétonnisation de la municipalité d'Athènes, qui m'a permis de me frotter quotidiennement à la pratique de certains des lieux clés du centre durant près de deux années. Ce travail de recherche ne pouvait tenter de cerner un sujet aussi complexe que par une multitude d'entrées tout en examinant la pratique de la marche à pied dans une réalité urbaine concrète : celle du centre historique d'Athènes. Les enquêtes sur le terrain ont mis en lumière que la marche, loin d'être pensée comme un *mode de déplacement* ou une *activité* dans un espace matériel, doit être appréhendée comme une *pratique-clé* pour l'espace public, avec une valeur sociale majeure. Ainsi, les conclusions de cette recherche peuvent-elles s'avérer très utiles pour le débat autour du sujet de la marche dans d'autres centres urbains présentant un caractère fort historique et touristique. En effet, ce qui était visible au cours de l'examen du cas d'Athènes est que chaque préoccupation de la marche nécessitera, tôt ou tard, de regarder le sujet au-delà des aménagements de voirie. Les projets effectués dans le centre historique d'Athènes, après 1970 et jusqu'à aujourd'hui, peuvent enrichir le dialogue et renouveler les méthodes utilisées par les aménageurs à l'international, pour deux raisons : ils montrent d'abord comment l'aménagement en faveur des piétons peut exposer l'espace urbain au risque d'affronter des modifications brutales résultant du changement dans les usages des sols et des paysages des espaces publics. L'observation des pratiques piétonnières et l'exploration de l'expérience des marcheurs ont montré que, pour se préoccuper de la marche, les aménageurs sont appelés à appréhender celle-ci, avant tout, dans sa pluralité. La partie historique de cette thèse a pu, pour sa part, affirmer deux choses : comment les usages de chaque espace public naissent selon une évolution historique propre à chaque lieu, ces usages étant sujets en cela à des cultures, des mémoires et des habitudes de ceux qui y habitent. Ensuite, elle a fait connaître à un public non grécophone un terrain de recherche jusqu'à maintenant peu étudié au sein de la communauté professionnelle et académique européenne. En s'appuyant sur les deux premières parties de la thèse, le troisième volet a pu dégager deux points importants : d'abord, que la marche est à la fois un *trajet*, une *expérience* et une *pratique* complexe, ancrés dans la micro-échelle des lieux.

Ensuite, que l'aménagement des voies piétonnes n'a pas seulement un impact localisé sur le paysage de la rue, mais entraîne des effets cumulatifs dans le temps sur le tissu social et l'expérience globale que le piéton éprouve en arpentant sa ville. Les vingt-six points qui vont suivre permettent de répondre à chaque fois à une question spécifique traitée dans la thèse. L'ordre des points suit ainsi l'ordre du texte, en commençant par la première partie et la recherche théorique autour du sujet de la marche, pour finir par les constatations qui ont pu être faites à la suite des enquêtes menées sur le terrain.

1. Penser la marche à la croisée du corps et de l'innovation

Il n'est pas possible de séparer la nature humaine de la marche à pied, comme il n'est pas possible de séparer la marche à pied du destin de la ville. Une question émerge cependant qui trouble autant les professionnels que les chercheurs : comment combiner une action si naturelle avec les progrès vertigineux réalisés dans les domaines de la technologie du transport et de la navigation dans les villes ? Combiner des réflexes naturels du mouvement humain avec des extensions *high-tech* permettant d'écouter de la musique ou d'observer une réalité virtuelle ne relève pas du futur. La marche est, déjà, au cœur d'innovations qui ne se limitent pas à des objets fantaisistes externes au corps, mais qui portent aussi sur les techniques d'aménagement des espaces, en tenant compte des nouvelles compétences que le piéton du XXI^{e} siècle est en train de développer (par exemple sa capacité à s'adapter à une mobilité quotidienne accrue, sa capacité d'exercer plusieurs tâches pendant la durée du trajet grâce aux appareils numériques). Penser à innover – au sujet de la marche – consiste donc à reconsidérer l'aspect naturel de la marche en allant au-delà de ses limites corporelles et en cherchant à faire resurgir certaines de ses qualités inhérentes oubliées, comme la stimulation des sens, ou le sentiment d'aventure et de découverte.

2. Penser la marche avec ses faiblesses et ses forces

La marche n'a pas toujours été au centre de la scène urbaine. Au cours de toute la période industrielle, pénétrée par une ivresse de la vitesse, la marche, considérée comme un mode de transport lent, a été victime d'une certaine marginalisation. Le piéton a longtemps été vu comme une espèce en danger qui devait être guidée, voire protégée. Dans l'esprit de la planification de l'époque, dominé par les ingénieurs en transport, il n'y avait aucun avantage à se déplacer à pied alors qu'on pouvait le faire rapidement en voiture ou en train. Se mouvoir lentement et couvrir une courte distance était alors perçu comme une faiblesse. Cette conviction a, jusque dans l'après-guerre, imprégné les idées des aménageurs qui ont cloisonné les piétons dans des zones spécialement conçues pour eux. Aujourd'hui, la question apparaît plus pressante que jamais : comment faire en sorte que les « défauts » de la marche se transforment en avantages ? Tout d'abord, il s'agit de penser la vitesse comme quelque chose de subjectif, et ensuite, de changer radicalement les manières d'approcher le sujet. La lenteur de la marche n'est pas un inconvénient, au contraire, elle permet au marcheur de profiter d'une multitude d'expériences au cours de son trajet, en rendant productif le temps de ce dernier. Le fait qu'à pied nous ne couvrons que de petites distances peut également être envisagé de manière positive et inspirer les aménageurs dans la recherche de moyens pour offrir aux marcheurs des lieux d'ancrage et d'*approvisionnement* leur permettant de combiner intelligemment plusieurs trajets brefs. Après avoir admis que la voiture n'est guère efficace dans les ruelles de Porto ou d'Istanbul, les aménageurs ont été appelés à mieux structurer les réseaux lâches en dehors du centre-ville. Face à ce défi, la marche dans un tissu urbain dense devient un guide exceptionnel. Le corps humain exposé aux dangers de la chaussée, mais aussi à la vie publique, a conduit les aménageurs à être créatifs et audacieux pour contribuer à cette interaction fascinante et unique.

3. Penser la marche, non comme une nécessité mais comme un choix

La marche a longtemps balancé entre ses deux identités : mode de transport ou loisir. Depuis peu, la marche est en passe de devenir un choix assumé pour les itinéraires quotidiens. Comment faire en sorte que les gens préfèrent aller à pied pour le plaisir plutôt que d'emprunter un mode de transport ? Cela conduit les décideurs à penser la marche pour sa valeur émotionnelle et son efficacité. Comment choisir la marche ? La question s'adresse aux acteurs politiques, aux chercheurs et aux aménageurs qui sont confrontés à un éventail d'actions portant sur le déplacement des activités, la morphologie des lieux publics, les mesures éducatives et les mécanismes économiques. Pour que la marche devienne un choix, il faudra convaincre avant tout le marcheur de ses propres capacités. L'appétit de la marche ne viendra qu'en marchant.

4. Penser la marche comme enjeu relatif aux espaces publics

Le destin des espaces publics ne peut être envisagé sans celui de la marche, le premier étant lié au second tout au long de l'histoire urbaine. S'interroger sur la manière de créer des chemins sûrs et propres pour les piétons reste, aujourd'hui, une priorité. Pourtant, les villes ont toujours été bâties en fonction des pas et de la cadence du piéton, de sa capacité à apprécier la beauté du paysage, de ses besoins de trouver un confort sous les portiques comme le long des boulevards végétalisés. La taille, la forme, l'orientation et l'esthétique des lieux publics sont et seront toujours soumises, d'une manière ou d'une autre, aux proportions du corps, aux émotions et aux sens de l'être humain. Ainsi, la marche demeure au cœur de chaque discussion sur l'espace public ; elle est, de plus, un des fondements de la notion de *public*, car elle concrétise le fait de partager l'espace avec d'autres et d'interagir avec leurs différences. Dans ce sens, marcher est un facteur crucial de sociabilité et forge l'essence même des lieux publics. Favoriser la marche, c'est nourrir également la vie publique, en transformant des espaces collectifs, parfois simples surfaces traversées, en des cellules de vie commune urbaine.

5. Penser la marche sans étiquettes

Nous avons souvent tendance à donner des buts à la marche : *marcher pour aller au travail*, *marcher pour le loisir, une marche pressée ou une marche ambulatoire*. Tant les aménageurs que les citoyens la classifient en pensant à cette action en termes d'utilité et d'efficacité, pour remplir les *devoirs* de la vie de tous les jours. Or, il semble que nous serons vite confrontés au fait de penser la marche comme faisant partie des pratiques quotidiennes ou saisonnières sans avoir besoin de l'étiqueter ; nous en avons déjà les preuves, les piétons produisent à leur guise leurs trajets qui changent d'allures, de rythmes et de priorités. L'itinéraire routinier pour aller au travail peut, aussi, offrir les plaisirs de la promenade, du lèche-vitrine ou de l'exercice physique.

6. Penser la marche à toutes ses échelles

On ne peut nier que le centre-ville a été longtemps pensé comme le contexte naturel de la marche. La figure du piéton arpentant des trottoirs animés faisait partie de l'image d'une rue pittoresque. Peu à peu, la marche a été liée aux activités envahissantes des noyaux urbains : événements culturels, divertissements, consommation et tourisme sont associés à la promenade, au temps libre et aux loisirs. Au contraire, la marche routinière entre le lieu de travail et la maison, entre la blanchisserie et la crèche, et dans des zones périurbaines entre la sortie de la gare et le parking de la voiture, a été le plus souvent considérée comme banale. Vouloir donner à la marche un rôle important dans la ville contemporaine exigerait de la penser dans tous ces territoires. Les centres anciens qui

sont devenus le cadre du renouvellement de la marche dans les villes après la Seconde Guerre mondiale, sont à présent fortement marqués par des flux pédestres très importants de touristes. Promouvoir cette activité en l'envisageant dans la ville, soulève deux enjeux : d'abord, celui de se libérer de l'urbanisme moderne qui pense la marche selon des zones fonctionnelles et, ensuite, de mettre en relation les différentes échelles de la marche en visant à une répartition équilibrée de sa pratique dans les territoires. Il s'agit donc d'imaginer la marche du perron de la maison jusqu'à la ceinture verte de la banlieue et penser la marche avec la même sensibilité quand celle-ci s'effectue à côté de l'autoroute traversant une commune.

7. Penser la marche en système

La marche ne peut survivre seule. Tant qu'elle est en vogue, nous la considérons comme un mode écologique, ludique et efficace. Or, la marche ne peut réellement fleurir qu'en faisant une trêve avec ses « adversaires ». Il faut donc l'envisager dans le cadre d'un système avec de nouveaux moyens de transport performants. Cette insertion de la marche dans un système global de modes durables impose des innovations dans les secteurs de l'automobile et des chemins de fer. Outre l'aménagement des rues et des places, il y a lieu de songer à celui d'une série d'espaces dont les flux sont en liaison directe avec la trame des espaces publics traditionnels : gares, aérogares, passages souterrains, sentiers périurbains, etc. Au lieu de faire de la marche le nouvel enfant gâté de l'urbanisme du XXI^{e} siècle, les aménageurs sont ainsi appelés à imaginer les mouvements urbains d'une manière holistique. Cette nouvelle structuration des flux pourrait aussi remettre en cause certaines convictions du passé, promettant de révolutionner les institutions et les procédures en matière d'aménagement. Une ville dessinera-t-elle une place publique comme un projet isolé, ou une assemblée de fonctionnaires et de citoyens collaboreront-ils pour choisir un itinéraire traversant des lieux dans la ville ? L'ensemble de ces considérations déplacera la question de l'aménagement pour la marche au-delà des travaux effectués sur des voies piétonnes ou sur des trottoirs. Ces derniers finiront, peut-être, par disparaître en laissant place à des surfaces évolutives avec des signalisations ou un mobilier différent selon les flux temporaires qui les empruntent.

8. Penser la marche en partant de l'humain, et non du sol

Il y a un siècle encore, l'aménagement pour la marche relevait surtout de préoccupations matérielles en matière de voirie, de canalisation des flux, de disposition des escaliers ou de décoration des façades. Être innovant face à la marche consiste à la repenser en partant de son sujet, l'humain, et non pas de la surface sur laquelle elle s'exerce. En nous tournant vers l'homme, la femme, l'enfant ou la personne âgée qui marchent, nous constatons que ce piéton est le même que celui qui conduit une voiture, qui prend le métro, qui entre dans une gare ou s'assied sur un quai. La marche est ainsi conçue comme une pratique propre à chacun, obligeant l'aménageur à décortiquer l'espace, avec la prise en compte de toutes ses potentialités et dimensions. Et approcher le marcheur conduit à analyser cette activité, du point de vue des enjeux non seulement quantitatifs mais également qualitatifs.

9. Penser la marche selon ses séquences

S'il est difficile de ne pas penser la marche comme un *mode de transport*, il est également intéressant de la reconsidérer comme une *pratique en mouvement*. Cela déplace l'intérêt de l'aménageur pour le début et la fin du trajet à l'ensemble du trajet..Il est difficile d'envisager que la marche constitue un itinéraire homogène, car elle est plutôt formée de séquences imprégnées des ambiances des lieux et des comportements du marcheur. Pendant qu'il marche, le piéton tisse de façon créative son itinéraire en cherchant à satisfaire ses objectifs ou en adaptant

ses pas à des situations rencontrées au fur et à mesure qu'il avance. Pour le marcheur urbain, s'arrêter devant une vitrine, entrer dans un magasin, courir sur la pelouse ou monter sur un vélo pour traverser un pont, sont des segments d'un même trajet au cours duquel il se presse, allonge le pas et pense à quantité de choses. La marche devient alors un collage de séquences à la fois indépendantes et interconnectées, conduisant les aménageurs à s'interroger sur la façon dont ces séquences pourront se nourrir des lieux et de la vie publique et s'y ancrer. Comment, donc, imaginer une traversée longitudinale qui ne soit pas ennuyeuse, en prévoyant des opportunités pour des pauses et pour satisfaire le regard ?

10. Penser la marche par ses facettes tant audacieuses que modestes

Notre premier reflexe est d'envisager la marche dans sa *tenue soignée* : dans les zones touristiques, les rues commerciales, les promenades ou les parvis des musées. Certes, c'est surtout la trame dense et le paysage des centres historiques qui offrent aux piétons un cadre attractif pour effectuer leurs trajets. Cependant, il semble également inévitable de négliger l'importance et les défis émergents de la marche « modeste » : dans des rues résidentielles, dans des placettes à l'ombre et délaissées, sur des terre-pleins longeant les voies ferrées ou même dans des couloirs conduisant à des parkings commerciaux. Penser la marche dans ses espaces quotidiens conduit l'aménageur à réfléchir d'une façon durable et à redéfinir des objectifs en ne se centrant pas uniquement sur les touristes, mais également sur les besoins et les particularités de la vie quotidienne des marcheurs. Le cas d'Athènes a montré qu'il est nécessaire d'abandonner l'ambition d'étendre la zone piétonne historique à la ville entière et qu'il faut chercher à créer des espaces adaptés à la vie des habitants.

11. Penser la marche dans son contexte culturel

Au-delà des questions d'échelle géographique ou de formes du bâti, la marche dépend significativement du contexte social. Ce n'est pas un hasard si le retour de la marche, comme mode de déplacement occupant une place considérable dans l'espace public, s'effectue en même temps que de nombreux autres *retours* : à la ville, à la rue, à la proximité physique et sociale, à la ville historique et aux attentes de chaque individu. Les travaux des sociologues et des philosophes des années 1970, ainsi que les revendications sociales plus marquées de cette décennie, ont posé les fondements pour un espace public non plus comme un espace vide dédié à la circulation, mais comme un espace pleinement porteur de significations, de pratiques collectives et de relations sociales. Aujourd'hui, le contexte de la crise économique et environnementale associe le débat autour de la marche à de nouveaux questionnements. Le défi est de mettre en œuvre des politiques publiques qui prennent en compte les caractéristiques spécifiques de chaque société et de chaque environnement, afin d'assurer à la pratique de la marche sa longévité dans l'espace urbain. En acceptant le rôle formateur de la culture, les aménageurs sont appelés à chercher des alliances au sein des populations locales, en lien avec leurs habitudes et leurs mémoires collectives.

12. Penser la marche dans ses temporalités

Au-delà de sa dimension spatiale, la marche dépend étroitement du temps, mais différemment des autres modes de transport. La question de la durée du trajet entre en corrélation avec celle de la qualité de l'espace traversé et des rythmes vécus par le piéton. La marche est aussi liée aux temps personnels et non seulement collectifs, de sorte qu'il y a lieu d'examiner les premiers. Comment décrire précisément dix minutes pendant lesquelles le marcheur court, s'assied et cherche un auvent pour se couvrir de la pluie ? Pourquoi certaines places sont-elles

pleines de vie l'après-midi, tandis que d'autres s'animent plutôt au coucher du soleil ? Au-delà d'une continuité dans l'espace, la marche s'expose aussi constamment à la continuité des temporalités urbaines. Nous marchons en traversant simultanément le présent, le passé et le futur de la ville. Passer devant une cathédrale, croiser un hôpital en phase de construction et regarder des enfants jouer autour d'une fontaine mettent le piéton en position de sentir ce qui existe ici et maintenant, de songer à ce qui existait dans la ville et de réfléchir à ce qu'il y aura après. La sédimentation des temps de la ville offre au marcheur la sécurité émotionnelle d'éprouver un sentiment d'appartenance à la ville. En se familiarisant avec le présent des lieux, le piéton est curieux de s'interroger sur ce qu'il n'a pas encore vu en créant progressivement son ancrage dans le territoire.

13. Penser la marche en partant de son *topos*

On observe ces dernières années une forte diffusion des politiques d'aménagement en faveur de la marche. L'homogénéité des écoles et des techniques suivies par les aménageurs, les pousse à « extraire » la marche de son contexte local. Pourtant, cette dernière ne peut être considérée en dehors de ses lieux de déplacement particulier. Aménager une voie piétonne à Montréal ou à Athènes n'exigerait-il pas des méthodes et une esthétique différentes ? Si une certaine globalisation de styles – en phase de conception – s'impose de plus en plus, il devient impératif d'aménager l'espace public en recourant aux apports que celui-ci tisse avec les identités locales. Une voie publique accueillante, la *passeggiata* des Italiens, serait-elle aménagée dans le même esprit qu'une voie à Copenhague accueillant des hordes de cyclistes ?

14. Penser la marche en s'inspirant du cas d'Athènes

Quelles conclusions avons-nous pu tirer de l'examen du cas d'Athènes, permettant d'enrichir le débat sur la marche ? Certes, vouloir à tout prix planifier l'espace pour la marche risque de faire oublier la marche elle-même. Créer des espaces pour les piétons n'est pas en soi une solution pour promouvoir la marche et risque d'entraîner plus d'inconvénients que de bénéfices pour les usages généraux du sol et pour l'ambiance de la ville. Faire de la piétonnisation le remède des centres urbains risque d'entraîner divers problèmes dans le contexte spécifique d'Athènes, marqué souvent par les difficultés financières et un affaiblissement voire une quasi-absence de politiques publiques pérennes. Cependant, malgré ces obstacles inhérents au cadre athénien, les piétonnisations s'y sont avérées bénéfiques pour faire prospérer la marche. La forte densité de monuments historiques, la variété des styles architecturaux et des rues à l'échelle humaine alimentent la vie trépidante des espaces publics liée au petit commerce. Partant de ces avantages, le cas d'Athènes révèle des informations intéressantes sur la manière dont la marche est utilisée en tant qu'objet de politiques publiques pour pallier à la marginalisation de certains quartiers et mettre en valeur le profil historique et touristique du centre-ville.

15. Penser la marche dans son hétérogénéité

En nous penchant sur les particularités et l'évolution historique des espaces publics athéniens, nous sommes arrivée à un premier constat : la marche se nourrit de l'hétérogénéité des formes et des activités. Certes, Athènes a suivi les principes de l'urbanisme européen reposant sur l'adaptation des lieux publics pour accueillir la voiture. Toutefois, le manque de capitaux financiers et l'absence d'un secteur public puissant ont fait que toutes les interventions étaient de petite taille et dispersées dans l'espace. Cela a permis la conservation d'une mosaïque d'ambiances très riche dans le centre-ville. Sans connaître une époque haussmannienne, le tissu du centre athénien s'est formé comme un palimpseste issu d'actions correctives et localisées sur le temps long. Ce processus a conduit à la formation d'un espace peu homogène en termes de prix du foncier, d'architecture et de fonctions.

Ainsi le marcheur profite-t-il d'une pluralité d'ambiances qui n'aurait pu voir le jour dans le cadre d'un aménagement plus « agressif ». Cette hétérogénéité urbaine guide les pas des piétons, de manière à ce que ceux-ci forment une toile d'espaces publics différenciés par leurs paysages et leur vie publique.

16. Penser la marche, revisiter le rôle de la rue

La vie animée qui a pu être observée dans certaines rues athéniennes est nourrie par une autre caractéristique impulsant la marche à pied : la spontanéité des façons de pratiquer les lieux publics. Cette spontanéité est aussi favorisée par un manque de contrôle, de la part de la municipalité, relativement à l'occupation des trottoirs et au stationnement illégal. Dans une ambiance marquée par un certain désordre, demeure un sentiment de faible appréhension et encadrement des usages. Il en ressort que les Athéniens s'approprient communément l'espace de la rue. Les commerçants utilisent les trottoirs comme extension de leurs boutiques. Dans plusieurs ruelles, les cafés placent des tables et des chaises sous les arcades et des groupes de colporteurs installent leurs étals parmi des véhicules illégalement stationnés. Cette ambiance détendue et conviviale s'accompagne d'une accumulation de sons et d'arômes envahissant les rues, surtout autour de la rue *Athinas* et de la place *Omonoia* en raison du type de commerces qui y prospère au rez-de-chaussée. À cela s'ajoutent les cris des commerçants, la musique des tavernes et les colporteurs dispersés qui tissent un espace laissant place à l'expression des usagers et offrant en même temps aux marcheurs un spectacle typique d'Athènes.

17. Penser la marche, revisiter le modèle de la voie piétonne

S'il s'est développé pendant près de soixante ans, le concept de la voie piétonne est sujet, aujourd'hui, à de nombreuses évolutions. Du concept de la voie piétonne traditionnelle à celui de la rue calme, les aménageurs tentent de concilier les usages et les usagers. L'examen du cas d'Athènes a révélé dans quelle mesure un concept aussi largement répandu en Europe – celui de la voie piétonne – a été appliqué dans cette ville avec une telle particularité : à une très fine échelle et avec un vocabulaire assez maximaliste en termes de mobilier urbain et de décoration des surfaces. Plus que des voies piétonnes, les premiers exemples dans la capitale grecque ont été des lieux de vie et de séjour dans un contexte urbain dense et marqué par un stationnement de véhicules important. Comme pour les autres villes en Europe, les premières piétonnisations à Athènes ont été mises en place, là où existaient déjà des flux importants de piétons, à savoir dans des rues commerciales et touristiques. Mais ces exemples portaient sur une petite superficie de l'espace urbain par rapport au nombre de projets dans les quartiers résidentiels. Plus qu'une solution pour assurer la marche en ville, la voie piétonne athénienne était, à l'origine, une réponse face à l'enjeu d'augmenter la superficie dédiée à la marche en pied d'immeuble. Aussi, cette solution permettait à l'État d'acquérir des espaces libres pour améliorer le paysage des quartiers résidentiels sans devoir recourir à l'expropriation. Grâce à cela, le centre d'Athènes est aujourd'hui doté d'un ensemble de rues piétonnes et d'aires de jeux ou de petits parcs, dispersées dans une trame densément bâtie. La question qui se pose est de savoir comment aménager ces espaces hérités et les mettre en valeur au long des circuits pédestres quotidiens. L'approche est double et pourrait alimenter des débats dans bien d'autres villes... Il s'agit, d'abord, de connecter les voies piétonnes dispersées à travers des itinéraires de nouveau type (voies de circulation douce) et de saisir la mosaïque de leurs différences quant à leurs fonctions et à leur esthétique locale dans chaque îlot ou quartier. Imaginer les voies existantes connectées avec des voies de circulation douce mixtes débouchant sur des lieux destinés au jeu, au loisir et au travail, est, dans le cas athénien, une réponse légitime ancrée dans le mode de vie grec, où les familles n'ont jamais été familiarisées avec l'idée de se déplacer loin de leur maison au quoti-

dien pour leur récréation et leurs promenades. Ainsi, repenser le modèle de la voie piétonne exigera une redéfinition du rôle de la rue, en lien avec les habitudes, l'imaginaire et les coutumes de la culture grecque.

18. Penser la marche en mettant en dialogue le bâti et le social

L'application systématique du modèle de la voie piétonne peut être contraignante si elle n'est pas accompagnée de stratégies à long terme, de mécanismes de financement durables et de concessions sociales. Le cas athénien montre bien comment l'aménagement en faveur de la marche revêt des objectifs très divers selon les espaces et les acteurs. Ces derniers se trouvent parfois face à des conflits d'usages de lieux. Il apparaît ainsi difficile de penser l'aménagement pour la marche sans anticiper ses effets de transformation éventuels sur le tissu social. Or, il n'est pas évident que ces transformations soient facilement visibles à court terme. Au centre d'Athènes, le processus a été plutôt progressif, avec des effets spatiaux cumulatifs. En une quarantaine d'années, le centre-ville semble avoir été divisé en deux villes qui évoluent à des vitesses différentes en termes de paysage et de profil social. Pourrait-on soutenir qu'il existe aujourd'hui, d'un côté, une ville pédestre *touristique* avec un paysage entretenu et, de l'autre, une ville délaissée aux espaces publics menacés par la négligence de la puissance publique, autrement dit : l'appropriation excessive pour un certain type d'usage et le mépris des résidents locaux ? En marchant dans le centre, on risque de se trouver face à une compartimentation du réseau des espaces publics, qui se structure autour de ces deux points, l'un animé et attractif, l'autre « hostile » et dégradé. Le tissu social, autrefois dense, connaît aujourd'hui des *trous* : des îlots vides, des paysages de pauvreté et des ruelles détériorées que l'aménagement d'aujourd'hui ne saurait contourner.

19. Penser la marche en questionnant les effets de la régénération urbaine

Le cas athénien a démontré que l'objectif de faire une ville *marchable* n'est pas une fin en soi. Au contraire, même porteuses de bonnes intentions, les interventions radicales dans l'espace (changement du revêtement des sols, répartition de la circulation, réorganisation des usages) peuvent amener à une spécialisation excessive des fonctions des espaces publics. Lorsque, après les années 1990, les acteurs publics ont pris conscience du déclin du centre, redonner la ville aux piétons semblait être un objectif tout à fait légitime. Il est toutefois intéressant de souligner que cette vision a transcendé progressivement toute la politique de l'aménagement public. La voie piétonne est devenue un outil pour affronter la dégradation des espaces publics. Les acteurs publics manifestent des intentions de plus en plus ambitieuses à cet égard, encourageant études et projets relatifs à l'aspect physique des espaces collectifs, en l'absence d'une politique foncière solide. Une fois que les interventions ont cessé de se limiter aux ruelles des quartiers et qu'elles sont devenues partie prenante de projets à grande échelle articulés à des points stratégiques du centre-ville, deux défis sont apparus : comment évaluer les motivations des acteurs pionniers de ces projets ? comment anticiper les impacts de ces projets sur la ville au-delà de leur aspect morphologique ?

20. Penser la marche à l'époque des grands projets urbains

L'aménagement des espaces publics, après 1990, entame une nouvelle ère en matière d'enjeux, de gestion et de financement des projets. Athènes, comme un grand nombre d'autres capitales européennes, se trouve rapidement confrontée à la nécessité de répondre aux besoins accrus du tourisme. Créer un bel environnement pour les marcheurs n'a plus la même importance qu'auparavant ; le profil des personnes arpentant les rues et les quartiers change, le contexte et les enjeux contemporains propres à la ville, également . La ville « à pied » ne fait plus uniquement partie des aspirations des services techniques municipaux, elle devient un pilier des politiques cen-

trales relatives à l'espace public. L'on peut ainsi observer que l'échelle des projets s'amplifie. Leur gestion est de plus en plus concentrée entre les mains d'un petit nombre d'acteurs cherchant des financements privés. Afin de pouvoir répondre au défi ambitieux de la coordination d'une pléthore de projets dans l'espace public visant le renouvellement des paysages du centre-ville, la puissance publique cherche de nouvelles formes d'administration. Le risque est qu'à travers le vocabulaire d'aménagement (esthétique du mobilier urbain, revêtements du sol) et le cahier des charges des grands projets, la marche – en tant que pratique quotidienne – en vienne à perdre en originalité et en diversité. Son image la plus évidente, liée à la promenade et au commerce, est particulièrement mise en avant. L'implication des financements privés favorise l'achèvement des travaux en temps et en heure. De plus, l'essor de ce type d'acteurs permet aux autorités de mener des programmes plus ambitieux pour la capitale. Il faut toutefois approfondir le débat sur de nouveaux enjeux. Quels peuvent être les effets d'aménagement public de plus en plus associé à des structures privées, animées par des intérêts spécifiques et une esthétique particulière ? Y a-t-il des marges pour négocier la vision majoritairement promue par les acteurs publics sur le développement du centre-ville ? Reste un paradoxe : alors que ce genre d'acteurs s'empresse de convaincre la société civile quant à cette vision d'ensemble, cette dernière n'est que très peu insérée dans des procédures de démocratie directe.

21. Penser la marche développant les espaces publics produits

En observant la carte des projets réalisés dans les espaces publics, nous constatons une concentration significative d'opérations de piétonnisation autour des espaces stratégiques du centre-ville. Celles-ci ont commencé dans un noyau très restreint au pied de l'Acropole et se sont progressivement diffusées sur une grande partie de la superficie du centre historique, tout en restant pour l'essentiel circonscrites à ses limites administratives. Toutefois, cette prédominance des voies piétonnes ne se mesure pas tant en nombre de mètres carrés, que d'image en train de s'imposer à de nombreux autres paysages préexistant en centre-ville. Quel pourrait être l'avenir des espaces publics, comme les rues *Athinas* ou *Evripidou* qui n'entrent pas dans le modèle – de plus en plus répandu – de voies piétonnes touristiques et récréatives ? Quelle pourra être la place d'un commerce de tournevis ou de lubrifiants pour voitures, dans une rue si proche du cœur touristique du centre-ville ? Nombre d'activités qui ont prospéré par le passé, dans les zones centrales, ne peuvent plus être rentables face aux nouvelles économies qui se développent en lien avec le tourisme, la culture ou le commerce de luxe. À coté de cette tendance à l'uniformisation des usages dans le centre-ville, la Société d'Unification des Espaces Archéologiques d'Athènes (SUEAA) cherche à promouvoir une certaine uniformité des matériaux de construction et du paysage urbain. Cela présente, certes, des avantages en raison de la variété qui prédomine dans le mobilier, les façades et les matériaux existant dans les rues athéniennes ; ainsi, d'autres éléments que la surface de la voirie commencent à prendre de l'importance dans les cahiers des charges des concepteurs. Or, cette homogénéisation des paysages, bien qu'inévitable à un certain degré, remet en question la possibilité de conserver des identités particulières et l'authenticité paysagère des rues du centre athénien. L'objectif principal de la SUEAA, consistant à produire un environnement homogène pour les sites archéologiques et culturels du centre, reflète les intentions de la puissance publique par rapport au rôle qu'il envisage pour les espaces publics du centre : un environnement de grande qualité esthétique et à haute valeur patrimoniale et touristique. Toutefois, en s'attachant trop à certains aspects de la marche (par exemple ceux du loisir et de l'accès aux lieux commerciaux), l'on risque de marginaliser d'autres pratiques de la vie quotidienne publique.

22. Penser la marche, en tant qu'outil de planification urbaine

Les travaux accomplis par la SUEAA ont une importance majeure, ils ont transformé le paysage du centre. Elle a en effet conçu une trame d'espaces piétonniers inédite par rapport aux projets créés avant les années 1990. La piétonnisation de la rue *Dionisiou Areopagitou* et les études effectuées sur la piétonnisation des rues *Panepistimiou*, *Athinas* et *Olgas* révèlent une tendance à la diffusion, dans le centre, d'un modèle de voie proche de celui du boulevard de promenade. Les travaux réalisés avant les années 1990 concernaient la marche quotidienne, ainsi que les espaces dégradés et envahis par la voiture qui était surtout utilisée par les résidents locaux au quotidien. En revanche, les projets portés par la SUEAA mettent l'accent sur une marche plus occasionnelle en s'adressant aux habitants à l'échelle métropolitaine. Ainsi pourrions-nous parler d'une nouvelle génération de piétonnisations promouvant une valorisation de l'image des espaces publics et renforçant ces derniers par rapport aux activités touristiques et consommatrices.

23. Penser la marche, (re)penser les lieux publics athéniens

Les aménagements effectués au sein du programme de la SUEAA revêtent aussi une importance symbolique. Les guides touristiques se contentaient jusque récemment de conseiller la visite d'un monument ou d'un musée à Athènes. La ville ne disposait pas, avant 2000, d'une promenade comme *la Rambla* ou *Storget*. Les projets phares de la SUEAA ont joué un rôle de *vitrines* auxquelles s'adjoindront d'autres projets urbains qui présentent aussi une rupture avec le passé (par exemple, la piétonisation des petites rues dans des quartiers résidentiels pour des raisons d'expansion de l'espace libre, vital pour la vie collective des habitants et la qualité de leur environnement quotidien). Rupture au niveau de l'échelle mais aussi des objectifs. La marche regagne certaines de ses dimensions qui avaient été négligées au fil des ans : elle devient un but en soi et pas seulement une conséquence ou un besoin dans le cadre des déplacements quotidiens. Les projets de grande envergure créent, dans le centre historique, une nouvelle géographie des espaces publics qui s'étend au-delà du pôle archéologique de l'Acropole et stimulent le développement d'un nouveau centre économique et culturel autour de la *Trilogie*. Artisanat et commerce de gros se retirent peu à peu de la zone historique, pour aller vers des axes et des quartiers à l'ouest du centre où les prix sont encore abordables.

Malgré ces bouleversements, le rôle des principaux espaces publics dans la vie des piétons ne s'est pas considérablement modifié au fil des années. Le triangle des trois Places reste le protagoniste principal de l'imaginaire quotidien des piétons, ainsi que dans les priorités d'intervention des pouvoirs publics, même si, au cours des années, certains lieux enregistrent une fréquentation piétonne plus intense que d'autres. À la suite de l'inauguration du métro et à la piétonnisation de la rue *Ermou*, la place *Syntagma* a acquis un rôle crucial dans la vie pédestre du centre : c'est elle qu'emprunte la foule de piétons venant des quartiers nord et sud de la capitale pour se promener dans le centre-ville. Par ailleurs, toute la zone autour de la place *Omonoia* est confrontée à un déclin, à cause de la dégradation des bâtiments, et au retrait des activités économiques tant aux rez-de-chaussée qu'aux étages. À cela il faut ajouter le rôle des médias qui présentent toujours la zone comme un espace dangereux et alimentent un sentiment d'insécurité. Il semble alors que la majorité des Athéniens n'aient aucune raison de passer du temps à *Omonoia* ou dans les rues adjacentes, sauf dans des cas bien précis : pour un rendez-vous dans un bureau de l'administration ou pour se rendre dans un magasin de produits exotiques étranger.

Jusque dans les années 1990, la plupart des flux piétonniers étaient concentrés autour du triangle commercial et de la partie ancienne de la ville, au nord de la colline de l'Acropole. Après cette date, les projets relatifs à l'espace public transforment cette géographie et créent de nouvelles centralités qui attirent les piétons. Ces cen-

tralités sont formées par une concentration d'activités liées aux loisirs, comme par exemple à *Gkazi* ou à *Thisio*, et elles présentent une forte fluctuation de la fréquentation piétonnière pendant la journée. Parallèlement, d'autres lieux centraux, traditionnellement caractérisés par un intense flux de piétons, sont à présent moins fréquentés. La place *Monastiraki* comptait, jadis, de nombreux petits commerces liés à l'artisanat. Aujourd'hui, elle accueille de plus en plus de *néotavernes*, de boutiques de vêtements de marques connues et de cafétérias au décor moderne. Les fabricants de sandales traditionnelles en cuir cohabitent avec des boutiques branchées vendant des yaourts glacés à emporter. Jusqu'à il y a quelques années, *Monastiraki* était surtout fréquenté par de jeunes adolescents achetant des disques vinyles au Marché aux puces de la rue *Ifaistou*. Depuis 2010, la place est occupée par une nouvelle *boutique hôtel* à la mode, des bandes de musiciens latino-américains et des colporteurs vendant des ballons et des petites statues. L'essor des commerces de restauration dans la rue limitrophe d'*Adrianou* et sur la placette *Dimopratiriou* reliant la rue *Mitropoleos* à *Syntagma*, étend la sphère d'influence de *Monastiraki* vers l'est, jusqu'à la rue *Filellinon*, et vers l'ouest, jusqu'à la gare de *Thisio*. L'on constate des transformations similaires le long de la rue *Athinas*, mais le changement y est moins rapide et les paysages des parties nord et sud sont de plus en plus contrastés. Dès lors, malgré les tendances à l'accélération du tourisme du centre, ce dernier conserve encore de nombreux quartiers et rues de caractère. Reste à savoir comment les aménageurs feront avec cette identité.

24. Penser la marche en l'observant et en la pratiquant

Observer la vie des piétons dans des espaces du centre qui ne sont pas encore ciblés par d'importants projets d'aménagement, nous a conduit à nous interroger sur ce qui permet de faire fleurir la marche dans les lieux publics. En détaillant la marche, l'on remarque qu'elle s'adapte très facilement à l'environnement social et physique, dont l'exemple le plus notoire est celui de la vie sur les trottoirs de la rue *Athinas*. De fait, le cas d'Athènes a révélé que les comportements des marcheurs dépendent étroitement des caractéristiques de la rue et des types de commerce qu'elle propose. Le partage des trottoirs ou de la chaussée avec des véhicules ne diminue pas l'animation pédestre dans la rue. Dès lors, certaines représentations dominantes des espaces publics peuvent être reconsidérées par les aménageurs, en analysant la vie sociale à l'œuvre dans la rue et en s'interrogeant sur ce qui stimule la marche et ses usages. À l'heure de marcher, les piétons se montrent inventifs et décidés à tracer à leur guise leurs trajectoires en surmontant les obstacles, en dépassant les situations d'inconfort et en s'appropriant un espace où bon leur semble. Cette adaptabilité se présente également là où les piétons transforment des obstacles en objets utiles pour un moment de pause. La flexibilité des pas et la perception de l'espace public sont étroitement liées à la complexité de l'environnement. Or, il est difficile de définir la limite au-delà de laquelle cette complexité, au lieu d'être motivante, devient décourageante. Ce qui est clair toutefois, c'est que le type de commerces aux rez-de-chaussée d'une rue alimente plusieurs pratiques au cours des séquences de marche – regarder, parler, rester debout, se tourner, etc. – qui enrichissent les chorégraphies de l'espace public. En observant les piétons de près, on a constaté qu'ils cherchent des occasions et des raisons d'utiliser l'espace public. Aussi grand soit-il, comme c'est le cas du parvis d'*Omonoia*, un site n'assure pas une vie piétonne florissante. Les activités se développent là où les piétons passent, et pour ce faire, il faut qu'ils aient des raisons et des attractions autres qu'un banc ou un kiosque. Cependant, il n'est pas simple de comprendre ce qui attire les piétons et la manière dont ils jaugent l'environnement sans l'interroger directement ; les observations ne parviendront jamais à saisir les logiques d'action qui se cachent derrière les faits. Marcher, nous l'avons vu, est une expérience intense même pendant les déplacements de routine, et les parcours avec les habitants nous ont permis de découvrir d'autres manières de comprendre le paysage et les changements dans les espaces publics. Il en est

ressorti que le plaisir du marcheur ne dépend pas uniquement du confort technique ; il est également lié à une relation particulière avec la ville, physique mais aussi imaginaire. Le passé d'Athènes, son origine et les histoires gravées dans ses rues, captent l'imagination des marcheurs et dirigent leurs pas. À la suite des observations sur le terrain, je suis convaincue de la nécessité d'expérimenter et d'élargir les horizons des processus de conception des aménagements des lieux publics en regardant la marche comme une pratique informée par les lieux et les informant à leur tour.

25. Penser la marche dans sa pluralité, comme socle de la vie publique

Dans le contexte de mutations constantes ces vingt dernières années et du débat intense autour de la ville piétonne, observer la marche et partager l'expérience de celle-ci avec les habitants a permis de montrer que les changements du cadre urbain peuvent être mieux appréhendés en situation, quand les personnes arpentent les lieux publics. Raconter des anecdotes, des histoires personnelles ou se rappeler des événements passés font partie des séquences de la marche au cours desquelles les piétons, deviennent des vrais acteurs de la ville, dont ils savent que l'avenir n'est pas prédéfini mais qu'ils peuvent l'infléchir. Les gens marchent et créent jour après jour leurs itinéraires routiniers, ils s'opposent à un usage attendu ou prévu pour un lieu et proposent d'autres usages ou d'autres manières de marcher. Les associations d'habitants des quartiers centraux organisent des marches collectives et thématiques dans la ville, et les Athéniens, sans pouvoir toujours contrôler les transformations du paysage, marchent et comprennent de près ces changements. Ainsi participent-ils à la définition de nouveaux paysages et imposent-ils, d'une certaine manière, leur droit à la parole. Marcher dans des lieux présentant un caractère controversé et des significations multiples (comme la rue *Athinas* ou la place *Omonoia*), marcher avec des objectifs ou selon des modalités variés, permet de dépasser l'image *officielle* que véhiculent certains lieux publics. La marche devient alors un instrument d'évaluation, voire de résistance, de décision relative à l'espace public. Parler de la marche, l'observer et marcher dans la ville, ces différents angles de vue ont permis de remarquer que dans le contexte actuel de transformation des lieux publics, le vrai risque pour l'aménagement est de négliger la multidimensionnalité de la marche et de la vie dans l'espace public. Imaginer des voies piétonnes pour les touristes, se centrer sur l'esthétique des paysages, s'acharner à bannir la voiture ou promouvoir des projets pharaoniques dans certaines zones du centre, pourraient bien conduire à *sous-estimer* la complexité de la vie pédestre.

Cette thèse propose enfin de mettre en évidence que l'aménagement relatif à la marche à pied doit s'inspirer de la complexité des lieux publics et prendre en considération leur caractère évolutif. En outre, les lieux publics considérés comme accueillants par les habitants sont ceux qui présentent une grande variété d'usages et de perceptions même à titre temporaire. Or, celle-ci ne peut être assurée qu'à travers la diversité des pratiques et des profils des marcheurs. Regarder l'autre, traverser un lieu familier, puis un endroit plus étranger, expose le piéton à l'une des caractéristiques les plus importantes des lieux publics : la différence. Comme David Harvey le souligne, *la différence est la clé pour déplier la réalité de l'espace urbain*[3074]. En restant cloisonnés et en s'attachant à un monde où prévalent l'uniformité et la prévisibilité, il est douteux de pouvoir construire une ville plus équitable et des espaces publics réellement démocratiques.

[3074] HARVEY, D. « Space as a key word », In *Marx and Philosophy Conference*, Institute of Education, London, 29 May 2004

26. Marcher, (re)penser la ville

La piétonnisation et toutes les interventions radicales dans l'espace public se sont avérées des projets au volet social complexe et souvent négligé par la puissance publique à Athènes. Au-delà du cadre architectural et matériel, amplement mis en avant et promu comme le cœur novateur des projets, les interventions dans l'espace public expriment une logique néolibérale de l'image et des fonctions envisagées pour la ville, dans le contexte économique et politique actuel. Si la valeur sociale des places publiques en tant que lieux de rassemblement a été reconnue et analysée au cours de l'histoire, les voies publiques piétonnes ont connu un autre parcours. Elles ont été pensées, au départ, moins comme des espaces publics que des espaces permettant un type différent de circulation (pédestre) capable de stimuler la vie commerciale riveraine. La voie piétonne a été au long de son histoire un élargissement de la superficie des espaces libres de la ville moderne, étouffée par les congestions et l'urbanisation accélérée. Dans un contexte où les villes se font de plus en plus concurrence, l'aménagement de leurs espaces publics partage des principes et des imaginaires de plus en plus communs entre les lieux à une échelle internationale. Le rôle des espaces publics tend à être redéfini ainsi, les dernières années, sous l'effet d'un modèle central largement promu. Les espaces publics d'aujourd'hui sont censés être des espaces de plaisir, de détente et de promotion de l'économie mondialisée. Cependant la mise en avant de ce rôle, assigné aux espaces publics, ne peut pas nous laisser indifférents, car elle révèle des conflits plus profonds entre des groupes sociaux d'intérêts différents. La réussite d'une voie piétonne touristique ne garantit pas la satisfaction des attentes des habitants du quartier, ni l'expression d'une variété d'usages par différents groupes sociaux. De plus, le rôle primordial de l'espace public comme espace régulateur des différences sociales et des conflits est nuancé et parfois même contesté. Le contrôle, la surveillance, la spécialisation des fonctions des lieux publics et, enfin, l'application généralisée des modèles et des idées conçus unilatéralement par un petit groupe d'acteurs publics, mettent en question le caractère réellement public des lieux collectifs. La transformation de la rue en axe routier détache celle-ci de sa caractéristique fondamentale de rencontre et de confrontation. De la même manière, l'accent mis sur la prolifération de la voie piétonne en tant qu'espace de promenades, de loisirs et de consommation, laisse peu de marges à l'affirmation d'autres aspects de la vie publique. En effet, si, dans le même temps, la sécurité et le cadre plaisant sont mis en avant comme des qualités primordiales que les voies destinées aux piétons doivent offrir, les usages imprévus, temporaires ou politiques, sont considérés comme non conformes ou dérangeants et suscitent méfiance et désapprobation. Il apparaît alors que le devenir des espaces publics voués à l'usage pédestre se situe à l'interface de deux positions : d'un côté celle qui voit l'expansion des espaces piétons comme une réponse aux enjeux de la ville durable et au regain d'un espace indispensable aux mobilités douces ; de l'autre, celle qui craint de considérer des espaces piétons comme remède au déclin de certains espaces urbains. Diriger notre attention vers la marche peut nous amener à mieux comprendre le rôle régulateur et éducatif de cette dernière, et nous faire (re)penser l'espace public comme un ensemble de lieux hébergeant la différence, la concordance et la pluralité.

Des chemins à tracer

Le chemin parcouru au fil des pages précédentes est arrivé à son terme. Essayer de cerner la marche, aujourd'hui, dans ses multiples aspects est l'essence de cette thèse. Il semble évident que la marche ne pourra retourner à son état antérieur ni être approchée au travers d'outils méthodologiques obsolètes. Il faudra ainsi s'interroger sur la morphologie des espaces communs, les relations de proximité, l'attractivité des capitales et la valeur démocratique des lieux publics. Approfondir la nature de la marche implique de s'interroger sur le caractère même de

l'espace public d'un point de vue à la fois matériel, sensible, politique et social. Cette dualité de l'espace public est cruciale dans la manière dont je propose de scruter la marche. D'un côté, il y a lieu d'inventer des méthodes et des outils pour concevoir un environnement favorable à la marche et, de l'autre, il faut questionner les fondements mêmes de cet objectif. Quelle est notre visée en promouvant la marche et qu'entendons-nous par l'idée d'espaces publics « animés » ou « réussis » ? Les réponses à ces questions, qui semblent de prime abord *évidentes*, appellent des approches plus approfondies et multiscalaires. Tout en restant énigmatique, la marche – parce qu'elle est plurielle – possède une valeur ajoutée et c'est pourquoi il est important d'en explorer la signification, à travers la notion de résilience. Expérimenter la nature adaptative de la marche pourrait inspirer un nouveau vocabulaire de l'aménagement, de ses techniques, de ses objectifs. Pour cela, il conviendrait de regarder la marche moins sous l'angle de son initiation ou de son achèvement, mais sous celui de ce qui s'y déroule en situation. La nature même de la marche nécessite de se poser des questions qui dépassent une réflexion de nature quantitative (*combien)* ou explicative (*pourquoi)* – et de déplacer la question vers l'analyse des processus *(comment)*. Comment marchons-nous, en tenant compte de la double dimension du temps et du lieu ? Pour y parvenir, je propose de revisiter la marche comme une pratique des seuils et des interstices et témoigner en quoi – dans un contexte si versatile d'économie et de paysages urbains – la marche se profile comme un chaînon manquant qui concilie – parmi d'autres – des enjeux liés au transport, à l'architecture et à la mixité sociale. Pour ce faire, une recherche future pourra se structurer autour de trois angles. Premièrement, appréhender la marche à la croisée des sciences, combinant les questionnements de l'ingénierie, de l'urbanisme, de la géographie et de la sociologie. Comment penser les boulevards urbains du XXI^{e} siècle, qui condensent les flux tout en étant des lieux de vie ? Puis, envisager la marche comme un fil reliant tous les acteurs concernés, citoyens et institutionnels tant publics que privés. Tenter de sortir la conception des espaces publics des huis-clos et créer une plate-forme d'initiatives partagées parmi les professionnels et les habitants s'inspirant des espaces quotidiens. Enfin, il conviendra d'envisager la marche comme un fil reliant les échelles et les lieux. Éloigner son regard des centres historiques et du modèle de la voie piétonne pour faire éclore la marche, là où la vie publique est plus balbutiante : dans ces friches, ces coutures, du centre à la périphérie. Étudier la marche non dans la rue ou la place, mais aussi dans ses seuils : entre le hall de la gare et le carrefour, le cours de l'îlot et le parc du quartier, le campus universitaire et la station de tramway, la station du bus et le quai de la navette fluviale. Penser la marche, non en termes de surfaces ou d'aires, mais de parcours, de temporalités et d'allures.

Références en langues française et anglaise

ABBOTT, A., « Of time and space. The contemporary relevance of the Chicago School », *Social Forces*, vol. 75, 1997, pp. 1149-1182

ABOUT, E., *La Grèce contemporaine*, Paris : Hachette, 1863

AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET D'URBANISME DE L'AIRE URBAINE NANCEIENNE, *Les tendances de la mobilité urbaine*, Les Cahiers De La Mobilité, no. 2, octobre 2009

AGNEW, J., « Les lieux contre la sociologie politique », *Espaces Temps*, no. 43-44, 1990, pp. 87-94

AGRIANTONIS, N., *Athènes. Les mécanismes de développement urbain*, thèse de doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1974

ALAMI, S., DESJEUX, D., GARABUAU-MOUSSAOUI, I., *Les méthodes qualitatives*, Paris : Presses Universitaires de France, 2009

ALEXANDER, C., *A pattern language. Towns, buildings, constructions*, New York : Oxford University Press, 1977

ALEXANDER, Ch., « A city is not a tree », *Architectural Forum*, vol. 122, no. 1-2, 1965, pp. 58-62

ALEXANDER, Ch., *The heart of the city. The necessary binding force that creates the core of every city*, Berkeley, California : Center for Environmental Structure, 2006

ALFONZO, M.A., « To walk or not to walk? The hierarchy of walking need », *Environment and Behavior*, vol. 37, 2005, pp. 808-836

ALLAIRE, J., *Neighborhood Boundaries*, no. 141, Chicago, Illinois : American Society of Planning Officials, december 1960

ALLEN, J., « Ambient power. Berlin's Potsdamer Platz and the seductive logic of public spaces », *Urban Studies*, vol. 43, no. 2, 2006, pp. 441-455

ALQUIÉ, F., *L'expérience*, Paris : Presses Universitaires de France, 1970

ALTMAN, I., *The environment and social behavior. Privacy, personal space, territory, and crowding*, Monterey, California : Brooks/Cole, 1975

ALYN, M., *Le piéton de Venise*, Paris : Bartillat, 2006

AMAR, G., « La marche c'est l'avenir du transport urbain », *Vidéo Innov'City*, 11 novembre 2010

AMAR, G., « Le nouveau corps mobile », Dans J.-M. Duthilleul (dir.), *Circuler. Quand nos mouvements façonnent la ville*, Paris : Alternatives, 2012, pp. 158-160

AMAR, G., « Pour une écologie urbaine des transports », *Les Annales De La Recherche Urbaine*, no. 59-60, 1993, pp. 140-151

AMAR, G., *Homo mobilis. Le nouvel âge de la mobilité*, Limoges : FYP, 2010

AMATO, J.A., *On foot. A history of walking*, New York : New York University Press, 2004

AMIN, A., « Collective culture and urban public space », *City. Analysis of urban trends, culture, theory, policy, action*, vol. 12, no. 1, 2008, pp. 5-24

AMIN, A., « Re-thinking the urban social », *City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action*, vol. 11, no. 1, 2007, pp. 100-114

AMIN, A., THRIFT, N., *Cities. Reimagining the urban*, Cambridge : Polity Press, 2002

AMPHOUX, P., « Motricité, mouvance, émotion », Dans Europan 5: Résultats européens : Cinquième Session de Concours Européennes pour des architectures nouvelles, *Les nouveaux paysages de l'habitat, déplacement et proximité*, Paris : EUROPAN, 1999, pp. 42-52

ANANIADOU-TZIMOPOULOU, M., YEROLYMPOS, A., VITOPOULOU A., « L'espace public et le rôle de la place dans la ville grecque moderne. Évolution historique et enjeux contemporains », *Études Balkaniques*, vol. 14, 2007, pp. 27-52

ANDERSON, E., « The cospomolitan canopy », *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 595, 2004, pp. 14-31

ANDERSON, J., « Talking whilst walking. A geographical archaeology of knowledge », *Area*, vol. 36, no. 3, 2004, pp. 254-261

ANDERSON, K., SMITH, S.J., « Editorial: emotional geographies », *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 26, no. 1, 2001, pp. 7-10

ANDERSON, R.E., CARTER, I.E., LOWE, G.R., *Human behavior in the social environment. A social system approach*, Chicago : Aldine, 1974

ANDRADE-CHARVET, A., « Habiter l'espace public. En quoi la notion de confort participe-t-elle à la constitution des espaces dits habités », *Cahiers du Développement Urbain Durable*, no. 1, 2013, pp. 99-112

ANGROSINO, M.V., PEREZ, K. A. M. D., « Rethinking observation: from method to context », In N. Denzin and Y.S Lincoln (eds.), *Handbook of qualitative research*, London : SAGE, 2006, pp. 673-702

ANTONIOU, J., « Planning for pedestrians », *Ekistics*, no. 194, january 1972, pp. 55-71

APOLLINAIRE, G., *Le flâneur des deux rives*, Paris : Galllimard, 1994

APPADURAI, A., « The capacity to aspire. Culture and the terms of recognition », In R.Vijayendra and M. Walton (eds.), *Culture and public action*, Palo Alto, California : Stanford University Press, 2004, pp. 59-84

APPADURAI, A., *The social life of things*, Cambridge : Cambridge University Press, 1986

APPLETON, J., *The experience of landscape*, New York : John Wiley & Sons, 1996

APPLEYARD, D., GERSON, M.S., LINTELL, M., *Livable Streets*, Berkeley : University of California Press, 1981

ARASSE, D., « La meilleure façon de marcher. Introduction à une histoire de la marche », Dans TH. Davila (dir.), *Un siècle d'arpenteurs, les figures de la marche. De Rodin à Giacometti*, Paris : Réunion de musées nationaux, 2000, pp. 35-60

ARENDT, H., *Condition de l'homme moderne*, (trad.) Georges Fradier, Paris : Pocket, 1963

ARNOLD, D., « The art of walking the streets », In D. Arnold, *Re-presenting the metropolis*, Hampshire : Ashgate, 2000, pp. 25-43

ASCHER, F., « Les sens du mouvement. Modernités et mobilités », Dans S. Allemand, F. Ascher et J. Levy (dir.), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaine*s, Paris : Belin, 2004, pp. 21-34
ASCHER, F., *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris : Odile Jacob, 1995
ASHWORTH, G.J.,TUNBRIDGE, J.E., *The tourist-historic city*, London : Belhaven Press, 1990
ASPROGERAKAS, E., « City competition and urban marketing: the case of tourism industry in Athens », *Tourismos : An International Multidisciplinary Refereed Journal of Tourism*, vol. 2, no. 1, 2007, pp. 89-114
ATKINSON, D., « Totalitarianism and the street in the fascist Rome », In N. Fyfe (eds.), *Images of the street. Planning, identity and control in public space*, London : Routledge, 1998, pp. 9-30
AUGE, M., *Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris : Seuil, 1992
AUGE, M., *Pour une anthropologie de la mobilité*, Paris : Payot & Rivages, 2009
AUSTER, P., *City of glass*, Los Angeles : Sun & Moon Press, 1985
AUZELLE, R., GOHIER, J., VETTER, P., *323 citations sur l'urbanisme*, Paris : Vincent, Fréal & Cie, 1964
AVDELIDI K., « L'expansion spatiale d'Athènes », Dans M. Sivignon (dir.)*, Atlas de la Grèce*, Paris : La Documentation Française, 2003, pp. 128-129
BAEDECKER, K., *Greece. A handbook for travellers*, Leipzig : Karl Baedeker, 1909
BAILLE, H., « Towards shared space », *Urban Design International*, no. 13, 2008, pp. 130-138
BAILLY, A., « La ville, espace vécu », Dans D. Pumain et M.-C. Robic (dir.), *Théoriser la ville*, Paris : Anthropos, 1996, pp. 159-165
BAILLY, A., Dictionnaire grec-français. Le Grand Bailly, Paris : Hachette, 2000
BAILLY, A., *La perception de l'espace urbain. Les concepts, les méthodes d'étude, leur utilisation dans la recherche géographique*, Paris : Centre de Recherche d'Urbanisme, 1977
BAILLY, A., *Le code du piéton. Droits, devoirs, responsabilités*, Paris : L'Argus, 1959
BAILLY, E., « Des espaces publics aux espaces paysagers de la ville durable », *Articulo - Journal of Urban Research*, special issue no. 4, 2013 [En ligne]
BAIROCH, P., *De Iericho à Mexico. Villes et économie dans l'histoire*, Paris : Gallimard, 1985
BALL, S., PETSIMERIS, P., « Greater London : cosmopolis ou cité des communautés ? », In A. Da Cunha, L. Matthey (eds.), *La Ville et l'urbain : des savoirs émergents*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2007, pp. 341-356
BALZAC, H., *Le diable à Paris. Paris et les Parisiens*, Paris : Michel Levy Frères, 1857
BALZAC, H., *Théorie de la démarche*, New York : Didier, 1853 [1833]
BANERJEE, T., « The future of public space: beyond invented streets and reinvented places », *Journal of the American Planning Association*, vol. 67, no. 1, 2001, pp. 9-24
BARBICHON, G., « Espaces partagés : variation et variété des cultures », *Espaces et sociétés* (numéro spécial : Espaces publics et complexité du social), vol. 107-134, no. 62-63, 1991, pp. 107-134
BARKER, R.G., *Ecological psychology. Concepts and methods for studying the environment of human behavior*, Stanford : Stanford University Press, 1968
BARTENIEFF, I., LEWIS, D., *Body movement. Coping with the environment*, New York : Gordon and Breach Science Publishers, 1980
BARTHES, R., *L'Empire des signes*, Genève : A. Skira., 1970
BASSAND, M., COMPAGNON, A., JOYE D., et al., *Vivre et créer l'espace public*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2001
BAUDELAIRE, C., *Le spleen de Paris*, Paris : Hatier, 2007 [1869]
BAUDELAIRE, C., MAYNE, J., *The painter of modern life and other essays*, London : Phaidon, 1964
BAUMAN, Z., *Cities of fear, cities of hopes*, London : Goldsmiths College, University of London, New Cross, 2003
BAYKAN, A., HATUKA, T., « Politics and culture in the making of public space: Taksim Square, 1 May 1977, Istanbul », *Planning Perspectives*, vol. 25, no. 1, 2010, pp. 49-68
BEAUCIRE, F., LEBRETON, J., *Les transports publics et la gouvernance urbaine*, Toulouse : Milan, 2000
BEAUD, S., WEBER, F., *Guide de l'enquête de terrain*, Paris : La Découverte, 1997
BEAUJEAU-GARNIER, J., « Le centre des villes a-t-il encore un avenir ? », *Annales de géographie*, no. 434, 1970, pp. 494-496
BEAUJEU-GARNIER, J., « Méthode d'étude pour le centre des villes », *Annales de géographie*, vol. 74, no. 406, 1965, pp. 695-707
BECK, R., « La place publique dans les villes, lieu de conflits, XIX^{e} siècle », Dans L. Baudoux-Rousseau, Y. Carbonnier et Ph. Bragard (dir.), *La place publique urbaine, du Moyen Âge à nos jours,* Arras : Artois Presses Université, 2007, pp. 123-133
BECK, R., « La promenade urbaine au XIX^{e} siècle », *Annales de Bretagme et des Pays de l'Ouest*, no. 116-2, 2009, pp. 165-190
BELL, A., « Legible London developing a single walking wayfinding system for London », In *Walk21 Conference*, Munich, Allemagne, 11-13 septembre 2013
BELL, J.S., LOUKAITOU-SIDERIS, A., « Sidewalk informality: an examination of street vending regulation in China », *International Planning Studies*, vol.19, no. 3-4, pp. 221-243
BELLANGER, F., ASCHER, F., « Les rues médias », Dans F. Ascher et M. Apel-Muller (dir.), *La Rue est à nous… tous !,* Vauvert : Au diable Vauvert, 2007, pp. 128-141
BENEVOLO, L., *La ville dans l'histoire européenne*, (trad.) S. Gherardi et J.L. Pouthier, Paris : Seuil, 1993
BENJAMIN, W., *Paris, capitale du XIX^{e} siècle. Le livre des passages,* Paris : Cerf, 1989
BENJAMIN, W., *Sens unique*, Paris : M. Nadeau, 1988
BENJAMIN, W., TIEDEMANN, R., *The arcades project*, Cambridge, Massachusetts : Belknap Press, 1999
BENN, S., GAUS, G., *Public and private in social life*, London : Groom Helm, 1983
BENTLEY, I., *Responsive environments. A manual for designers*, London : Architectural Press, 1985

BERCHET, J.Cl., *Le Voyage en Orient. Anthologie des voyageurs français dans le levant au XIX^e siècle*, Paris : R. Laffont, 1985
BERDOULAY, V., « Le lieu et l'espace public », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 41, no. 114, 1997, pp. 301-309
BERDOULAY, V., DA COSTA GOMES, P.C., « Image et espace public », *Géographie et Cultures*, vol. 73, 2010, pp. 3-6
BERGER, J., BLOMBERG, S., FOX, C., *Ways of seeing*, London : British Broadcasting, 1972
BERGSON, H., *Matière et mémoire. Essai sur la relation du corps à l'esprit*, Paris : Presses Universitaires de France, 1990 [1939]
BERIATOS, E., « Environmental policy and spatial planning in Greece. Institutional aspects », *Water, Air and Soil Pollution: Focus*, vol. 4, no. 4-5, 2005, pp. 433-444
BERIATOS, E., GOSPODINI, A., « 'Glocalising' urban landscapes: Athens and the 2004 Olympics », *Cities*, vol. 21, no. 3, 2004, pp. 187-202
BERKE, D., FRAMPTON, K., KRIER, R., *Rob Krier. Urban projects 1968-1982*, New York : Institute for Architecture and Urban Studies, 1980
BERQUE, A., *Vivre l'espace au Japon*, Paris : Presses Universitaires de France, 1982
BERT, J.F., « Michel Foucault : regards sur le corps », *Les cahiers du Portique,* vol.13, 2008, pp. 397-399
BERTHELOT, C., CENTRE DE RECHERCHE D'ARCHITECTURE D'URBANISME ET DE CONSTRUCTION, *L'habitant et son espace : pratiques et représentations*, Paris : RAUC, 1976
BERTRAND, M.-J., LISTOWSKI, H., *Les places dans la ville. Lectures d'un espace public (Les pratiques de l'espace)*, Paris : Dunod, 1993
BESSE, J.-M., « L'espace public : espace politique et paysage familier », Dans *Rencontres de l'espace public*, Lille, France, 14 décembre 2006
BEYAERT-GESLIN, A., « Présentation. Le sens du parcours », *Protée*, vol. 33, no. 2, 2005, pp. 5-8
BLANC, M., « De la rénovation urbaine à la restauration », *Espaces et Sociétés*, no. 30-31, 1979, pp. 5-14
BLANCHET, A., GOTMAN, A., *L'enquête et ses méthodes. L'entretien*, Paris : Armand Colin, 2011
BLOMLEY, N., « How to turn a beggar into a bus stop. Law, traffic and the 'function of the place », *Urban Studies*, vol. 44, no. 9, 2007, pp. 1697-1712
BLOMLEY, N.K., *Rights on passage. Sidewalks and the regulation of public flow*, New York : Routledge, 2011
BOLLENS, S. A., *City and soul in divided societies*, New York : Routledge, 2012
BOLLNOW, O., « Lived space », *Philosophy Today*, no. 5, 1961, pp. 31-39
BOMAN, H., *Movement in space. An architectural analysis of public space in archaic to hellenistic Greece*, Göteborg : Dept. of Classical Archaeology and Ancient History, Göteborg University, 2003
BONAMY, J., BRACHET, O., « L'urbanisme au quotidien. Réflexions sur une méthode d »observation et d'aménagement des détails des espaces extérieurs », Dans *Symposium 'Espace Public'*, Royaumont, France, 9-10-11 mai 1979
BONIN, S., « Paroles d'habitants, discours sur le paysage. Des modèles aux territoires », *Strates*, vol. 11, 2004, (http://strates.revues.org/439)
BONNET, E., LASSARRE, S., « Analyse spatiale des déplacements des piétons en milieu urbain du point de vue des traversées afin d'évaluer l'exposition au risque d'accident », *Territoire en mouvement. Revue de géographie et aménagement* vol. 1, 2008, pp. 2-13
BONNET, J., TOMAS, F., « Centre et périphérie. Éléments d'une problématique urbaine », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 64, no. 1, 1989, pp. 3-12
BORDREUIL, S., « Cultures, attentions visuelles et orchestrations des mobilités », Dans S. Allemand, F. Ascher et J. Lévy, *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris : Belin, 2005, pp. 207-215
BORZEIX, A., JOSEPH, I., « Phénoménologie d'une ville sans voiture. L'exemple de La Rochelle », Dans S. Wachter et A. Pény (dir.), *Les vitesses de la ville*, Paris : L'Aube, 1999, pp. 115-130
BOSSELMANN, P., *Urban transformation. Understanding city design and form*, Washington : Island Press, 2008
BOULEKBACHE-MAZOUZ, H., « Lire l'espace public pour mieux l'écrire », *Études de communication*, vol. 31, 2008, pp. 93-110
BOURDIEU, P., *Esquisse d'une théorie de la pratique, précédée des trois études d'ethnologie kabyle*, Paris : Seuil, 2000 [1972]
BOURDIEU, P., *La Distinction*, Paris : Minuit, 1979
BOURDIN, A., « L'individualisme à l'heure de la mobilité généralisée », Dans S. Allemand, F. Ascher et J. Lévy, *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris : Belin, 2006, pp. 91-98
BOURDIN, A., « Les mobilités et le programme de la sociologie », *Cahiers internationaux de sociologie*, no. 118, 2005, pp. 5-21
BOURDIN, A., *Le patrimoine réinventé*, Paris : Presses Universitaires de France, 1984
BOURLON, A.-M., VILLOT, A.-M., « Paris 2020. Éléments pour un plan d'aménagement et de développement durable », *Paris-Projet*, no. 34-35, 2003, pp. 56-79
BOYER, M., « Créations piétonnes dans des espaces traditionnels », Dans L'Académie nationale des arts de la rue, Centre de Recherche et de Rencontres d'urbanisme (dir.), *Livre blanc des arts de la rue*, Paris : CRRU, 1979, pp. 121-124
BOYER, M., « The return of the aesthetics to city planning », In D. Crow (eds.), *Philosophical streets. New approaches to urbanism*, Washington DC : Maisonneuve Press, 1990, pp. 93-112
BOYER, M., *Histoire du tourisme de masse*, Paris : Presses universitaires de France, 1999
BRADBURY, R., *The pedestrian. A fantasy in one act*, New York : S. French, 1966
BRAMBILLA, R., LONGO, G., *For pedestrians only. Planning, design and management of traffic-free zones*, New York : Whitney Library of Design, 1977
BRAWLEY, L., « La pratique de la justice spatiale en crise », Dans B. Bret et al. (dir.), *Justice et injustices spatiale*, Nanterre : Presses Universitaires de Paris Ouest, 2010, pp. 96-141
BREINES, S., DEAN, W.J., *The pedestrian revolution. Streets without cars*, New York : Random House Inc., 1974
BRENNETOT, A., « Pour une géoéthique. Éléments pour une analyse des conceptions de la justice spatiale », *L'Espace géographique*, no. 1, 2010, pp. 75-88

BRILL, M., « An ontology for exploring urban public life today », *Places*, vol 6, no. 1, 1989, pp. 24-31
BROCHE, M., La ville à pied : pour un aménagement urbain mieux adapté au piéton, Bagneux : CETUR, 1986.
BROMBERG, A., MORROW, G.D., PFEIFFER, D., « Editorial note. Why spatial justice? », *Critical Planning*, vol. 14, 2007, pp. 1-3
BROWER S., « Streetfront and sidewalk », *Landscape Architecture Quarterly*, no. 63, 1973, pp. 364-369
BROWER, S., « Recreational uses of space. An inner city case study », *Social Ecology*, vol. 3, 1975, pp. 153-166
BROWER, S., « Streetfront and sidewalk », *Landscape Architecture,* vol. 63, no. 4, 1973, pp. 364-369
BROWN, E.; « Introduction. Walking in the European city », In T. Shortell and E. Brown (eds.), *Walking in the European city. Quotidian mobility and urban geography,* Farnham: Ashgate, 2014*,* pp. 1-20
BROWN, S., *Retail location: a micro scale perspective*, Aldershot, Hants, England : Avebury, 1992
BRUNET, R., FERRAS, R., THERY, H., *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Montpellier : RECLUS, 1993
BRUNET, R., FERRAS, R., THÉRY, H., *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Montpellier : RECLUS, 1993
BUCHANAN, C., *Traffic in towns*, London : HMSO, 1963
BUEHLER, R., PUCHER, J., « Walking and cycling in western Europe and the United States, trends, policies and lessons », *TR News,* no. 280, May-June 2012, pp. 34-42
BULMER, M., *Sociological research methods. An introduction*, London : Macmillan, 1977
BUREAU, B., GLACHANT, M., « Évaluation de l'impact des politiques 'Quartiers verts' et 'Quartiers tranquilles' sur les prix de l'immobilier à Paris », *Économie & prévision*, vol. 192, no. 192, 2010, pp. 27-44
BURGEL, G., « Athènes de la balkanisation à la mondialisation », *Méditerranée*, vol. 103, no. 103, 2004, pp. 59-63
BURGEL, G., « Athènes, capitale olympique », *Historiens et Géographes*, no. 388, 2004, pp. 343-362
BURGEL, G., « Athènes. Une métropole contemporaine exemplaire ? », *Cahiers d'Études sur la Méditerranée orientale et le monde turco-iranien*, vol. 24, 1997, pp. 39-50
BURGEL, G., « La ville contemporaine de la Seconde Guerre mondiale à nos jours », Dans J.-L. Pinol (dir.), *Histoire de l'Europe urbaine,* Paris : Seuil, 2003, pp. 555-810
BURGEL, G., *Athènes. Étude de la croissance d'une capitale méditerranéenne*, thèse de doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 1974
BURKITT, I., « The time and space of everyday life », *Cultural Studies*, vol. 18, no. 2-3, 2004, pp. 211-227
BURKITT, I., *Bodies of thought. Embodiement, identity & modernity*, London : Sage, 1999
BURNS, A., « Emotion and urban experience. Implications for design », *Design Issues*, vol. 16, no. 3, 2000, pp. 67-79
BUTTIMER, A., « Grasping the dynamism of lifeword », *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 66, no. 2, 1976, pp. 277-292
BYRON, R., *Europe in the looking glass*, London : Hesperus Press Limited, 2012
CABE, This way to better streets: 10 case studies on improving street design, London : CABE, 2007
CALVINO, I., *Les villes invisibles*, (trad.) Jean Thibaudeau, Paris : Seuil, 1996 [1972]
CAMPBELL, F., *Feet of clay*, London : Random House, 1997
CAMPOLI, J*., Made for walking. Density and neighborhood form*, Cambridge, Massachusetts : Lincoln Institute of Land Policy, 2012
CANELLA, C., « Experiencing the city by walking », *Mobile Culture Studies*, 2007 [En ligne]
CANTER, D.V., *The psychology of place*, London : Architectural Press, 1977
CAPRON, G., *L'espace public urbain. De l'objet au processus de construction*, Toulouse : Presses Universitaires du Mirail, 2007
CARMON, N. « Three generations of urban renewal policies. Analysis and policy implications », *Geoforum*, vol. 30, no. 2, 1999, pp. 145-158
CARR, S., (eds.), *Public Space*, Cambridge : Cambridge University Press, 1992
CARRE, J.-R., JULIEN, A., Présentation d'une méthode d'analyse de séquences piétonnières au cours des déplacements quotidiens des citadins et mesure de ''exposition au risque des piétons, Arcueil : INRETS, 2000
CARRE, J.R., MIGNOT, C., Écomobilité : les déplacements non motorisés : marche, vélo, roller… éléments-clés pour une alternative en matière de mobilité urbaine, Arcueil: INRETS/ PREDIT, 2003
CASEY, E.S., « Between geography and philosophy. What does it mean to be in the place-world? », *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 91, no. 4, 2001, pp. 683-693
CASEY, E.S., « How to get from space to place in a fairly short stretch of time. Phenomenological prolegomena », In S. Feld and K. Basso (eds.), *Senses of place*, Santa Fe, New Mexico : School of American Research Press, 1997
CASEY, E.S., *Remembering. A phenomenological study*, Bloomington : Indiana University Press, 1987
CASSIA, P., « Le droit de la rue », *Pouvoirs*, no. 116, 2006, pp. 65-85
CASTELLS, M., « Le Centre urbain. Projet de recherche sociologique », *Cahiers Internationaux de Sociologie*, vol. 46, 1969, pp. 83-106
CASTEX, J., COHEN, J.-L., DEPAULE, J.-C., et al., *Histoire urbaine, anthropologie de l'espace*, Paris : CNRS, 1995
CASTORIADIS, C., « La polis grecque et la création de la démocratie », Dans *Domaines de l'homme : les carrefours du labyritnhe II*, Paris : Seuil, 1986, pp. 261-306
CATTAN, N., PUMAIN, D., ROSENBLAT, C., et al., *Le système des villes européennes*, Paris : Anthropos, Economica, 1999
CAUVIN, C., « Pour une approche de la cognition spatiale intra-urbaine », *Cybergeo*, 1999 [En ligne]
CECOD, Annuaire de villes piétonnes francaises. Recensement des aménagements et des projets piétonniers au 1er janvier 1982, Paris : CECOD, 1982
CECOD, Dix années d'espaces piétons. Bilans et perspectives, Paris : CECOD, 1984
CECOD, Les commerçants de villes piétonnes, Paris : CECOD, 1977
CECOD, Piétons 73, villes : concevoir, réaliser, réussir une rue-piétons, Paris : CECOD, 1973
CELIK, Z., FAVRO, D.G., INGERSOLL, R., *Streets. Critical perspectives in public spaces*, Berkeley : University of California Press, 1994
CERTU, Aire piétonne, zone de rencontre, zone 30. Quels domaines d'emploi ?, Paris : CERTU, 2009

CERTU, Boulevards, rondas, parkways... des concepts de voies urbaines, Lyon : CERTU, 1998
CERTU, La démarche "code de la rue" en France - octobre 2008 premiers résultats, Lyon : CERTU, 2008
CERTU, Les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous. Guide méthodologique, Lyon : CERTU, 2001
CERTU, Les effets induits des zones piétonnes, Paris : CERTU, 1980
CERTU, Quelques lieux communs sur les modes doux (le vélo et la marche), Lyon : CERTU, 2002
CERTU, Zones 30. Des exemples à partager, Paris : CERTU, 2006
CERTU, Zones de rencontre. Quels dispositifs repérables et détectables par les personnes aveugles et malvoyantes ? Paris : CERTU, 2010
CETU, Résultats de base des enquêtes-ménages réalisées en 1976 à Lille, Lyon, Marseille, Nancy et Orléans, Bagneux : CETU, 1978
CETUR, Rues et places piétonnes dans les quartiers traditionnels. Conception et réalisation, Bagneaux : CETUR, 1980
CHADOIN, O., « La notion d'ambiance », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, no. 106, 2010, pp. 153-159
CHALAS, Y., *L'invention de la ville*, Paris : Anthropos, 2000
CHALINE, C., « L'urbanisation et la gestion des villes dans les pays méditerranéens. Évaluation et perspectives d'un développement urbain durable », Dans *Gestion des villes et développement durable*, Barcelone, Espagne, 3-5 septembre 2001
CHANGEUX, J.-P., REISSE, J., (dir.). *Un monde meilleur pour tous*, Paris : Odile Jacob, 2008
CHAPIN F.S., Jr., BRAIL, R.K., « Human activity systems in the metropolitan United States », *Environment and Behavior*, vol. 1, 1969, pp. 107-130
CHARALAMPIS, D., MARATOU-ALIMPRANTI, L., HADJIYANNI, A., *Recent social trends in Greece, 1960-2000*, Montreal : McGill-Queen's University Press, 2004
CHARBONNEAU, J.-P., « La ville-mouvement », *Urbanisme*, no. 331, juillet-août 2003, pp. 61-63
CHARDONNET DARMAILLACQ S., « La marche, les villes possibles et accessibles », Dans *Le Génie de la Marche, poétiques, savoirs et politiques des corps mobiles »,* Cerisy, France, 31 mai-7 juin 2012
CHARDONNET-DARMAILLACQ, S., « La marche, du chemin faisant au faire chemin »*, 2nd International Congress on Ambiances*. Montreal, Canada, 19-22 septembre 2012
CHARMES, E., « La rue et ses publics », Dans F. Ascher et M. Appel-Muller (dir.), *La rue est à nous… tous !*, Vauvert : Au diable Vauvert, 2007, pp. 60-99
CHARMES, E., « Le retour à la rue comme support de la gentrification », *Espaces et sociétés*, no. 122, 2005, pp. 115-135
Charte signée au sujet de la durabilité parmi des villes européennes, (http://www.eukn.org/E_library/Urban_Policy/Leipzig_Charter_on_Sustainable_European_Cities)
CHATEAUBRIAND, F.R., *Itinéraire de Paris à Jérusalem et de Jérusalem à Paris*, Paris : Gallimard, 2005 [1827]
CHENAVARD, A.M., REY, E., DALGABIO, J.M., *Voyage en Grèce et dans le levant (1843-1844),* Lyon : Leon Boitel, 1849
CHENG, F., *Vide et plein. Le langage pictural chinois*, Paris : Seuil, 1991
CHEVALIER, J.-C., *Grammaire Larousse du français contemporain,* Paris : Librairie Larousse, 1964
CHEVALIER, J., « Introduction générale », Dans J. Chevalier et J.-P. Peyon (dir.), *Au centre des villes, dynamiques et re-compositions,* Paris : L'Harmattan,1994, pp. 11-14
CHOAY, F., *Espacements. L'évolution de l'espace urbain en France*, Milan : Skira, 2003
CHOAY, F., *Le patrimoine en questions. Anthologie pour un combat*, Paris : Seuil, 2009
CHOAY, F., MERLIN, P., *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris : Presses Universitaires de France, 2005
CHOAY, F., *Urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Paris : Seuil, 1965
CHOLLET, L., *Les situationistes. L'utopie incarnée*, Paris : Gallimard, 2004
CHRYSSOSTALIS, J.H., « Athens the boundless city and the crisis of law », In A. Philippopoulos-Mihalopoulos (eds.), *City and law*, New York : Routledge, 2007, pp. 133-153
CICOUREL, A. V., « Method and measurement in sociology », *The Sociological Quarterly*, vol. 6, no. 4, 1965, pp. 399-401
CLAVAL, P., « Clesthenes, Habermas, Rawls et la privatisation de la ville », Dans C. Ghorra-Gobin (dir.), *Réinventer le sens de la ville*, Paris : L'Harmattan, 2001, pp. 23-31
CLAVAL, P., « Géographie et sémiologie »*, L'espace Géographique,* 1974, vol. 3, no. 2, pp. 113-119
CLAVAL, P., « Histoire de la géographie », Dans A. Bailly (dir.), *Les concepts de la géographie humaine,* Paris : Masson, 1984, pp. 23-32
CLAVAL, P., « La géographie et la perception de l'espace », *Espace Géographique*, vol. 3, no. 3, 1974, pp. 179-187
CLAVAL, P., « Réflexions sur la centralité », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 44, no. 123, 2000, pp. 285-301
CLEDÀT, L., Dictionnaire étymologique de la langue française, Paris : Hachette, 1912
CLERVAL, A., « L'occupation populaire de la rue. Un frein à la gentrification ? L'exemble de Paris *intra muros* », *Espaces et Société*s, no. 144-145, 2011, pp. 55-71
CLOGG, R., *A consice history of Greece*, Cambridge : Cambridge University Press, 2002
COCCOSSIS, H., DEFFNER, A., ECONOMOU, D., « Uban/regional cooperation in Greece: Athens, a capital city under the shadow of the state », In *43rd European Congress of the Regional Science Association*, Jyvaskyla, Finland, 27-30 august 2003
COLEMAN, J. S., « Social capital in the creation of human capital », *American Journal of Sociology*, vol. 94, 1988, pp. 95-120
COMBESSIE, J.-C., *La méthode en sociologie*, Paris : La Découverte, 2007
COMITE 21, La ville, nouvel écosystème du XXI^{e} siècle. Ville, réseaux, développement durable, Paris : ADEME, GCD, 2012
COMITÉ EUROPÉEN DE DROIT RURAL. « Le défi de la diversification des entreprises agricoles », Dans *XXV^{e} Congrès et colloque européen de droit rural*, Cambridge, United Kingdom, 23-26 septembre 2009, Paris : L'Harmattan, 2011
Commission des Communautés européennes, *Livre Vert sur l'environnement urbain*, Bruxelles : CCE, 1990
CONTOGEORGIS, G., *Histoire de la Grèce*, Paris : Hatier, 1992
COOK, P., *The city seen as a garden of ideas*, New York : The Monacelli Press, 2003

COOPER-MARCUS, C., FRANCIS, C., (eds.), *People places. Design guidelines for urban open space*, New York : Van Nostrand Reinhold, 1990
COPPIN, P., *Notice sur la circulation générale des voitures et des piétons dans Paris*, Paris : Kossuth, 1929
CORBIN, A., *Le miasme et la jonquille. L'odorat et l'imaginaire social XVIII^e^-XIX^e^ siècles*, Paris : Aubier Montaigne, 1982
CORBUSIER, L., *La charte d'Athènes*, Paris : Seuil, 1971 [1957]
COSGROVE, D., JACKSON, P., « New directions in cultural geography », *Area*, vol. 19, no. 2, June 1987, pp. 95-101
COSTA, M., « Territorial behavior in public settings », *Environment and Behavior,* vol. 44, no. 5, 2012, pp. 713-721
COUDROY de LILLE, L.,VAZ, C., VORMS, Ch., « Introduction. Retour sur quarante années d'urbanisation espagnole » Dans *L'urbanisme espagnol depuis les années 1970. La ville, la démocratie et le marché*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2013, pp. 9-24
COVERLEY, M., *Psychogeography*, Harpenden : Pocket Essentials, 2006
COWAN, A. STEWARD, J., (eds.), *The city and the senses. Urban culture since 1500*, Aldershot : Ashgate, 2007
CRANG, M., « Rhythms of the city: temporalised space and motion », In J. May and N. Thrift (eds.), *Timespace geographies of temporality*, London : Routledge, pp. 187-207
CRAWFORD, J.H., *Carfree cities*, Ultrecht : International Books, 2002
CRESSWELL, T., « Justice sociale et droit à la mobilité », Dans S. Allemand, F. Ascher et J. Lévy (dir.), *Le sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris : Belin, 2004, pp. 145-153
CRESSWELL, T., *On the move. Mobility in the modern western world*, New York : Routledge, 2006
CRESSWELL, T., *Place. A short introduction*, Malden, Massachusetts : Blackwell, 2004
CSABA, F.F., ASKEGAARD, S., « Malls and the orchestration of the shopping experience in a historical perspective », *Advances in Consumer Research*, vol. 26, 1999, pp. 34-40
CULLEN, G., *The concise townscape*, New York : Van Nostrand Reinhold, 1971 [1961]
CULLEN, I., « Introduction », In *Applied urban analysis. A critique and synthesis*, New York : Routledge, 1984, pp. 1-10
CULZAC, N., « No walkie talkie: 'experiment' tries separating pedestrians depending on phone use », *The Independent*, 18 july 2014
CUPERS, K., *Use matters. An alternative history of architecture*, London, New York : Routledge, 2013
CUTINI, V., « Urban space and pedestrian movement - A study on the configurational hypothesis », *Cybergeo*, no. 111, 1999, pp. 65-74
CZERNIAK, J., HARGREAVES, G., *Large parks*, New York : Princeton Architectural Press, 2007
D'HOOGHE, A., « Platforms for a permanent modernity », In S. Ramos, S. Allen, S. Boeri and N. Turan (eds.), *New geographie, volume 0,* New Hampshire, United States : Puritan Press*,* 2008, pp. 72-85
DA COSTA MEYER, E., *The Work of Antonio Sant'Elia. Retreat into the Future*, New Haven : Yale University Press, 1995
DAAMEN, W., HOOGENDOORN, S.P., « Research on pedestrian traffic flows in the Netherlands », In *Walk 21 IV Conference*, Portland, Oregon, United States, 1-3 may 2003
DAAMEN, W., HOONGENDOORN, S., « Controlled experiments to derive walking behavior », *EJTIR*, no. 1, 2003, pp. 39-59
DABBS, J.M., STOKES, N., « Beauty is power. The use of space on the sidewalk », *Sociometrym,* vol. 38, no 4, 1975, pp. 551-557
DAGNAUD, M., *Le mythe de la qualité de la vie et la politique urbaine en France. Enquête sur l'idéologie urbaine de l'élite technocratique et politique*, 1945-1975, Paris : Mouton, 1978
DANON-BOIELAU, L., « Sur la notion de telos, de praxis et de poiésis », *L'Information Grammaticale*, no. 51, 1991, pp. 19-20
DARDEL, E., *L'histoire, science du concret*, Paris : Presses Universitaires de France, 1946
DARKER, C., LARKIN, M., FRENCH, D. P., « An exploration of walking behaviour. An interpretative phenomenological approach », *Social Science & Medicine*, vol. 65, no. 10, 2007, pp. 2172-2183
DAU, *Projet Urbain*, Paris-La Défense : DAU, 1994
DAVIDSON, J., MILLIGAN, C., « Embodying emotion sensing space. Introducing emotional geographies », *Social and Cultural Geography*, vol. 5, no. 4, 2004, pp. 523-532
DAVILA, TH., *Marcher créer. Déplacements flâneries dérives dans l'art de la fin du XX^e^ siècle*, Paris : Regard, 2002
DAVIS, M., *City of quartz. Excavating the future in Los Angeles*, London, New York : Verso, 1990
DE ARGUIAR, D.V., « What is urbanity about? », In *Proceedings of the ninth international space syntax symposium*, Sejong University, Seoul, South Corea, 31 october-3 november 2013
DE CERTEAU, M., *L'invention du quotidien, 1. Arts de Faire*, Paris : Gallimard, 1990
DE SOUZA E SILVA, A., « From cyber to hybrid. Mobile technologies as interfaces of hybrid spaces », *Space and Culture*, vol. 9, no. 3, 2006, pp. 261-278
DEAN, W., « Walk on the wild side: Pedestrians could soon be given equal footing with cars », *The Independent*, 8 december 2011
DEBORD, G., « Théorie de la dérive », *Les Lèvres nues*, no. 9, novembre, 1956, pp. 6-6
DEBORD, G., *La société du spectacle*, Paris : Gallimard, 1992 [1967]
DEFFNER, A., MALOUTAS, Th., « Urbanisation et patrimoine culturel : Athènes face aux jeux Olympiques de 2004 », *Geocarrefour*, vol. 77, no. 4, 2002, pp. 353-358
DEGEN, M.M., ROSE, G., « The sensory experiencing of urban design. The role of walking and perceptual memory », *Urban Studies*, vol. 49, no. 15, 2012, pp. 3271-3287
DELALEX, G., « La rue sans couture », Dans F. Ascher et M. Apel-Muller (dir.), *La Rue est à nous… tous !,* Vauvert : Au diable Vauvert, 2007, pp. 50-57
DELAVICTOIRE, Q., « Retour sur les concepts de citoyenneté et d'espace public chez Hannah Arendt et Jürgen Habermas pour penser la continuité du politique de l'Antiquité à la Modernité », *Revue horizon*, no. 1 (numéro spécial : Autour du politique), 2008, (http://www.revue-sociologique.org/Autour-du-politique)
DELLADETSIMA, P., LEONTIDOU, L., « Athens », In J. Berry and S. McGreal (eds.), *European cities, planning systems and property markets* London : E & FM Spon, 1994, pp. 258-287

DEMANGEON, A., *Problèmes de géographie humaine*, Paris : Armand Collin, 1952 [1942]
DEMERATH, L., LEVINGER, D., « The social qualities of being on foot. A theoritical analysis of pedestrian activity community and culture », *City & Community*, vol. 2, no. 3, 2003, pp. 217-237
DEMERS, M., *Walk for your life. Restoring neighborhood walkways to enhance community life, improve street safety and reduce obesity*, Ridgefield, Connecticut : Vital Health Pub, 2006
DENZIN, N., LINCOLN, Y.S, « Introduction. The discipline and practice of qualitative research » In N. Denzin and Y.S. Lincoln (eds.), *Handbook of qualitative research*, London : SAGE, 2006, pp. 1-29
DEPARTMENT FOR TRANSPORT, *Manual for streets*, London: Thomas Telford, 2007
DEPAUL, J.-Ch., « Espace habités de l'Orient arabe », *Les Cahiers de la Recherche Architecturale*, no. 22 (numéro spécial : Espace centré : figures de l'architecture domestique dans l'Orient méditerranéen), 1995, pp. 8-21
DESCHAMPS, G., « Un séjour à Athènes », *Revue des deux mondes*, mars 1892, pp. 177-208
DESCHAMPS, G., *La Grèce d'aujoud'hui*, Paris : Armand Colin, 1892
DESPORTES, J., « Le piéton dans des villes et le piéton dans des champs », *La Recherche,* no. 67, 1976, pp. 486-487
DESPORTES, M., *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace XVII^e^-XX^e^ siècle*, Paris : Gallimard, 2005
DÉTREZ, C., *La construction sociale du corps*, Paris : Seuil, 2002
DEVILLARD, V., JANNIÈRE, H., « Espaces publics, communauté et voisinage 1945-1955 », Dans V. Picon-Lefebvre (dir.), *Les espaces publics modernes. Situations et propositions*, Paris : Le Moniteur, 1997, pp. 15-32
DI MEO, G., « Géographies tranquilles du quotidien », *Cahiers de géographie du Québec*, vol.118, no. 43, 1999, pp. 75-93
DIAZ-PEDREGAL, P., « Grandeurs et servitudes des espaces publics », *Architecture d'Aujourd'hui*, no. 198, septembre 1978, pp.1-8
DICKENS, C., *Londres, la nuit*, Paris : Payot & Rivages, 2013
DIMAKOPOULOS, J., « The saving of Plaka. Part II », *Monumentum*, Vol. 26, no. 2, 1983, pp.107-120
DONOVAN, M., « Informal cities and the contestation of public space.The case of Bogota's street vendors, 1988-2003 », *Urban Studies*, vol. 45, no. 1, 2008, pp. 29-51
DORA, C., « A different route to health. Implications of transport policies », *British Medical Journal*, no. 318, 1999, pp. 1686-1689
DORON, G., « The dead zone and the architecture of transgression », *City. Analysis of urban trends, culture, theory, policy and action*, vol. 4, no. 2, 2000, pp. 247-263
DOUGLAS, M., *Purity and danger. An analysis of concepts of pollution and taboo*, New York : Praeger, 1966
DOUMENC, L., « L'espace public dans la ville méditerranéenne. » Dans *Actes du colloque de Montpellier*, Montpellier, France, 14-15-16 mars 1996, Montpellier: L'Espérou-EALR, 1997
DOVEY, K., *Framing places. Mediating power in built form*, London, New York : Routledge, 1999
DOXIADIS, C. A., *Architectural space in ancient Greece*, Cambridge, Massachusetts : MIT Press, 1972
DOXIADIS, C.A., *Anthropopolis. City for human development*, New York : W. W. Norton & Company Inc., 1974
DOXIADIS, C.A., *Ecumenopolis towards a universal settlement*, Athens : Doxiadis Associates, 1963
DUCHESNE, S., « Pratique de l'entretien dit 'non directif' », Dans M. Bachir (dir). *Les méthodes au concret. Démarches, formes de l'expérience et terrains d'investigation en science politique*, Paris : Presses Universitaires de France, 2000, pp. 9-30
DUCROS, P., « La Terre. La théorie du géostatisme d'Edmund Husserl », *Bulletin d'analyse phénoménologique*, vol. 3, no. 5, 2007, pp. 1-88
DUGENY, F., « Espaces publics. Espaces de vie, espaces de ville », Dans *IAURIF : Espaces publics, espaces de vie, espaces de ville*, no. 133-134, 2002, pp. 7-19
DUHAMEL, G., *Géographie cordiale de l'Europe*, Paris : Mercure de France, 1931
DUMONT, M., « L'espace en expériences », *EspacesTemps.net*, http://www.espacestemps.net/document3563.html
DUNEIER, M., *Sidewalk*, New York : Farrar, Straus and Giroux, 1999
DUPUY, G., *L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes*, Paris : Armand Collin, 1991
DURET, P., ROUSSEL, R., SINGLY, F., *Le corps et ses sociologies*, Paris : Nathan, 2003
DUTHILLEUL, J-M., (dir.), *Circuler. Quand nos mouvements façonnent les villes*, Paris : Alternatives, 2012
DYSON, S.L., *The last amateur. The life of William J. Stillman*, Albany, New York : State University of New York Press, 2014
EDWARDS, M., « City design. What went wrong at Milton Keynes? », *Journal of Urban Design*, vol. 6, no. 1, 2001, pp. 73-82
EFTHYMIADOU-POULAKOU, E., « The restoration of Plaka », In ETUP (eds.), *Resort management in Europe.Case studies and learning materials*, Andover : Cengage Learning EMEA, 2001, pp. 8-16
ÉGAL, Y., « Des effets positifs de la densité urbaine », *Transports Urbains*, no. 83, 1994, pp. 27-31
EHRENHALT, A., *The great inversion and the future of the american city*, New York : Knopf, 2012
ELIADE, M., *Le sacré et le profane*, Paris : Gallimard, 1965
ELLICKSON, R.C., « Controlling chronic misconduct in city spaces. Of panhandlers, skid rows, and public-space zoning », *Yale Law Journal*, vol. 105, no. 5, 1996, pp. 1165-1248
ELLIN, N., *Postmodern urbanism*, Cambridge, Massachusetts : Blackwell, 1996
ENGELS, F., *The condition of the working class in England*, Stanford, California : Stanford University Press, 1968 [1892]
ENTRIKIN, N. J., « Lieu », Dans M. Lussault et J. Lévy (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin, 2003, pp. 557-567
ENTRINKIN, J.N., *The betweenness of place. Towards a geography of modernity,* Baltimore, Maryland : Johns Hopkins University Press, 1991
EVANS-COWLEY, J., « Sidewalk planning and policies in small cities », *Journal of Urban Planning and Development*, vol. 132, no. 2, 2006, pp. 71-75
EVANS, H., (eds.), *New towns: the british experience*, London : Charles Knight & Co, 1972
EVANS, J., JONES, Ph., « The walking interview. Methodology, mobility and place », *Applied Geography*, vol. 31, no. 2, 2011, pp. 849-858

EWING, R., HANDY, S., « Measuring the unmeasurable. Urban design qualities related to walkability », *Journal of Urban Design*, vol. 14, no. 1, 2009, pp. 65-84
FAINSTEIN, S.S., « Cities and diversity. Should we want it? Can we plan for it? », *Urban Affairs Review*, vol. 41, no. 1, 2005, pp. 3-19
FAIRCLOUGH, G., « Once-lively square is a center of greek woe », *The Wall Street Journal,* 2013
FARGE, A., *Vivre dans la rue à Paris au XVIII^e siècle*, Paris : Gallimard, 1992 [1979]
FARGUE, L.-P., *Autre piéton. Rêveries d'une mémoire solitaire*, Saint-Clément : Fata Morgana, 2010
FARGUE, L.-P., *Le piéton de Paris*, Paris : Gallimard, 1932
FARIA, J., KRAUSE, S., KRAUSE, J., « Collective behavior in road crossing pedestrians. The role of social infromation », *Behavioral Ecology*, vol. 21, no. 6, 2010, pp. 1236-1242
FARNELL, B., « Gesture and movement », In D. Levinson and M.H. Ember (eds.), *Encyclopedia of cultural anthropology*, New York : Holt, 1996, pp. 536-541
FATOUROS, D.A., « Perceptual ecology and the organisation of physical environment », In *Architectural Psychology (Proceedings of the Lund Conference)*, Lund, Sweden, 26-29 june 1973
FELD, S., BASSO, K.H., *Senses of place*, Santa Fe, New Mexico : School of American Research Press, 1996
FERGUSON, P.P., SALMON, T., *Paris as revolution. Writing the nineteenth-century city*, Berkeley : University of California Press, 1994
FINK, J., « Walking the neighbourhood, seeing the small details of community life. Reflections from a photography walking tour », *Critical Social Policy*, vol. 32, no. 1, 2011 pp. 31-50
FIREY, W., « Sentiment and symbolism as ecological variables », *American Sociologist Review*, vol. 10, no. 2, 1944, pp. 140-148
FISCHER, E., GABE R., SHAWN T., Pedestrian and bicyclist safety and mobility in Europe scan. Findings and recommendations. Washington, D.C : Transportation Research Board, 2010
FISCHER, G.N., *La psychosociologie de l'espace*, Paris : Presses Universitaires de France, 1981
FISHMAN, R., *Urban utopias in the twentieth century. Ebenezer Howard, Frank Loyd Writght, Le Corbusier*, New York : Basic Books, 1977
FISSET, É., *L'ivresse de la marche. Petit manifeste en faveur du voyage à pied*, Paris : Transboréal, 2008
FIT/OCDE, *Piétons : sécurité, espace urbain et santé*, Paris : OCDE, 2011
FLAUBERT, G., *Voyage en Orient (1849-1851),* Paris : Gallimard, 2006
FLEMING, R., BAUM, A., SINGER, J.E., « *Social support and the physical environment* », In S. Cohen and S.L. Syme (eds.), *Social support and health*, Orlando, Florida : Academic Press, 1985, pp. 327-245
FLEURY, A., « La rue un objet géographique », *Traces*, no. 4, 2004, pp. 33-44
FLEURY, A., *Les espaces publics dans les politiques métropolitaines. Réflexions au croisement de trois expériences. De Paris aux quartiers centraux de Berlin et Istanbul*, thèse de doctorat, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 2007
FLEURY, D., BONANOMI, L., *A city for pedestrians: policy-making and implementation: final report*. Brussels : European Commission, Directorate-General for Research, 2002
FLOCH, J.-M., « Êtes-vous arpenteur ou somnambule ? L'élaboration d'une typologie comportementale des voyageurs de métro », Dans J.M. Floch (dir.), *Sémiotique, marketing et communication. Sous les signes, les stratégies*, Paris : Presses Universitaires de France, 1990, pp. 20-47
FLONNEAU, M., GUIGUENO, V., « De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Mise en perspective d'un champ », Dans M. Flonneau et V. Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes : Presses Uiversitaires de Rennes, 2009, pp. 11-21
FONTAINE, H., *Les accidents de piétons : analyse typologique*, Arcueil : INRTS, 1995
FONTANA, A., FREY, J.H., « Interviewing. The art of science », In N.K. Denzin and Y.S Lincoln (eds.), *Handbook of qualitative research*, London : Sage, 2000, pp. 361-376
FORD, L., *The spaces between buildings*, Baltimore : MD: Johns Hopkins University Press, 2000
FORET, C., « Piétons, créateurs de ville », Dans J.J. Terrin et J.B. Marie (dir.), *Le piéton dans la ville. L'espace public partagé - Walking in the city. Sharing public space. Amsterdam, Copenhagen, Lausanne, London, Lyon, Paris, Wien*, Paris : Parenthèses, 2011, pp. 214-227
FORGIONE, N., « Everyday life in motion. The art of walking in late nineteen century Paris », *The Art Bulletin*, vol. 87, no. 4, 2005, pp. 664-687
FORSYTH, A., SOUTHWORTH, M., « Cities afoot-pedestrians, walkability and urban design », *Journal of Urban Design,* vol. 13, no. 1, 2008, pp. 1-3
FOSTER, J., « Environmental aesthetics, ecological action and social justice », In M. Smith, J. Davidson and L. Cameron (eds.), *Emotion, place and culture*, Farnham, Surrey : Ashgate, 2009, pp. 97-114
FOUCAULT, M., *Power, knowledge. Selected interviews and other writings, 1972-1977*, (trad.) C. Gordon, New York : Pantheon Books, 1980
FOUGÈRES, G., *Athènes et ses environs*, Paris : Hachette, 1906
FOUGÈRES, G., *Athènes, les villes d'art célèbres*, Paris : Renouard, 1923
FOURASTIER, J., *Le grand espoir du XX^e siècle ; progrès technique, progrès économique, progrès social*, Paris : Presses Universitaires de France, 1958
FOURNEL, V., *Ce qu'on voit dans les rues de Paris*, Paris : E. Dentu, 1867
FRAMPTON, K., « Towards a critical regionalism. Six Points for an architecture of resistance », In H. Foster (eds.), *Postmodern culture*, London : Pluto Press, 1983, pp.16-30
FRANCIS, M., « Control as a dimension of public-space quality », In I. Altman and E.H. Zube (eds.), *Public places and spaces*, New York : Plenum Press, 1989, pp. 147-172
FRANCIS, M., « Mapping downtown activity », *Journal of Architectural and Planning Research*, vol. 1, no. 21, 1984, pp. 21-35
FRANCIS, M., « Mixed-life places », In T. Banerjee and A. Loukaitou-Sideris (eds.), *Companion to urban design*, New York : Routledge, 2010, pp. 432-445

FRANCIS, M., « Urban openspaces », In E.H. Zube and G.T. Moore (eds.), *Advances in environment, behavior, and design*, New York : Plenum Press, 1987, pp. 72-106
FRANCIS, M., « What is public life? » In A. Vernez Moudon and W. Atoe (eds.), *Urban design. Reshaping our cities*, Washington: University of Washington, 1994, pp. 85-96
FRANCK, K.A., STEVENS, Q., *Loose space. Possibility and diversity in urban life*, London : Routledge, 2007
FRANCK, M., « De la randonnée à la révolution », *Le Monde Diplomatique*, août 2004
FRANCK, M., « La marche : un art de flâner et de quêter la liberté *», L'autre Voie*, vol. 1, 2005
FRANK, L., ANDRESEN, M.A, SCHMID, T.L., « Obesity relationships with community design, physical activity, and time spent in cars », *American Journal of Preventive Medicine*, vol. 27, no.2, 2004, pp. 87-96
FRANKIGNOULLE, P., *État de l'art dans le cadre de la recherche dans le cadre de la recherche Des Villes qui marchent*, décembre 2007
FRASER, N., « Rethinking the public sphere », In S. During (eds.), *The cultural studies reader*, London : Routledge, 2007, pp. 488-505
FRECHURET, M., « *Le pied arpenteur* » Dans Th. Davila (dir.), *Un siècle d'arpenteurs les figures de la marche*. *De Rodin à Giacometti*, Paris : Réunion de musées nationaux, 2000, pp. 157-225
FRECHURET, M., « Un siècle d'arpenteurs, les figures de la marche », Dans Th. Davila (dir.), *Un siècle d'arpenteurs les figures de la marche*. *De Rodin à Giacometti*, Paris : Réunion de musées nationaux, 2000, pp. 9-35
FRIDENSON, P., « La société française et les accidents de la route », *Ethnologie française*, no. 3, 1991, pp. 306-313
FRISBY, D., « Straight or crooked streets? The contested rational spirit of the modern metropolis », In I.B. Whyte (eds.), *Modernism and the spirit of the city,* London : Routledge, Taylor & Francis Group, 2003, pp. 57-84
FRISBY, D., « Streets, imaginaries and modernity. Vienna is not Berlin », In G. Prakash and K.M. Gruse (eds.), *The spaces of the modern city, imaginarys, politics and everyday life*, Princeton : Princeton University Press, 2008, pp. 21-57
FRISBY, D., *Cityscapes of modernity. Critical explorations*, Cambridge : Polity, 2001
FRUIN, J.J., *Pedestrian planning and design*, New York : Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planners, 1971
FÜZESSÉRY, S., « Cinéma et mobilité urbaine », Dans M. Flonneau et V. Guigueno (dir.*), De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité*, Rennes : Presses Universitaires Rennes, 2009, pp. 221-234
GABORIAU, P., *La civilisation du trottoir*, Paris : Austral, 1995
GAL, Y. L., « La marche antidote à l'excès automobile », *Urbanisme*, no. 314, 2000, pp. 34-39
GAL, Y.L., *Bonnes pratiques pour les villes à vivre : à pied, à vélo*, Paris : GART, 2000
GALLETY, J-C., « Éloge du potelet », Dans J.-Y. Toussaint et M. Zimmermann (dir.), *User, observer, programmer et fabriquer l'espace,* Laussane : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2001, pp. 209-221
GALLION, A.B., EISNER, S., *The urban pattern. City planning and design*, Princeton, New Jersey : Van Nostrand, 1963
GAMBI, L., « Chiose alla definizione di centro storico », *Storia Urbana*, no. 28, 1984, pp. 93-99
GANEM, J., « A pedestrian demonstration of Fermats principle », *The Physics Teacher*, vol. 36, 1998, pp. 78-78
GANS, H., « The sociology of space. A use-centeres view », *City & Community*, vol. 1, no. 4, 2002, pp. 329-339
GANS, H.J., *People, plans and policies. Essays on poverty, racism and other national urban problems*, New York : Columbia University Press, 1994
GARBRECHT, D., « Panorama des villes piétonnes », Dans *Dix années d'espaces piétons. Bilan et perspectives d'avenir,* Lyon, France, 21-22 mars 1984, Paris : CECOD, 1984, pp. 23-30
GARBRECHT, D., « Panorama des villes-piétonnes en Europe », Dans *Dix Années D'espaces-Piétons: Bilan Et Perspectives D'avenir*, Lyon, 21 et 22 mars 1984, Paris: Le Centre, 1984, pp. 23-30
GARBRECHT, D., « Pedestrians paths through a uniform environment », *The Town Planning Review*, vol. 42, no. 1, 1971, pp. 71-84
GARDEN, M., « Histoire de la rue », *Pouvoirs*, vol. 1, no. 116, 2006, pp. 5-17
GARDENAT, L., *Le code de la route (décret du 31 décembre 1922, modifié par celui du 6 octobre 1929), et la responsabilité automobile*, Choisy-le-Roy : Impr. du Droit, 1932
GARLING, T., GARLING, E., « Distance minimization in downtown pedestrian shopping », *Environment and Planning A*, vol. 20, no. 4, 1988, pp. 547-554
GATTA, F., PALUMBO, M.A., « Walking through urban transformation », In T. Shortell and E. Brown (eds.), *Walking in the European city. Quotidian mobility and urban geography,* Farnham: Ashgate, 2014, pp. 245-262
GEHL, J., « Close encounters with buildings », *Urban Design International*, no. 11, 2006, pp. 29-47
GEHL, J., GEMZØE, L., *Public spaces, public life*, Copenhagen : Danish Architectural Press and the Royal Danish Academy of Fine Arts, School of Architecture, 1996
GEHL, J., *Life between buildings. Using public space,* New York : Van Nostrand Reinhold, 1987
GEIDION, S., *Space, time and architecture. The growth of a new tradition*, Cambridge : Harvard University Press, 1967 [1941]
GENRE-GRANDPIERRE, C., FOLTETE, J.-C., « Morphologie urbaine et mobilité en marche à pied *», Cybergeo : Revue européenne de géographie / European journal of geography, UMR 8504 Géographie-cités,* 2003, pp.1-22
GEORGE, P., et VERGER, F., *Dictionnaire de la géographie*, Paris : Presses universitaires de France, 2009.
GERMON, O., « Les chorégraphies urbaines des piétons parisiens. Entre règles spatiales et règles sociales », Dans S. Miaux (dir.), *Corps urbains. Mouvement et mise en scène*, Paris : L'Harmattan, 2009, pp. 57-78
GETIMIS, P., « Social Conflicts and the Limits of Urban Policies in Greece », In M. Dunford and G. Kafkalas (eds), Cities and Regions in the new Europe, London : Belhaven, 1992, pp. 239- 254
GETIMIS, P., GIANNAKOUROU, G., « The evolutoin of spatial planning in Greece, after 90s », In M. Reimer, P. Getimis and H. Blotevogel (eds.), *Spatial planning systems and practives in Europe*, New York : Routledge, 2014, pp. 149-168
GETIMIS, P., *KAFKALAS*, G., « Local development and forms of regulation. A fragmentation and hierarchy of spatial policies in Greece », *Geoforum*, vol. 23, no. 1, 1992, pp. 73-83
GHEL, J., SVARRE, B., *How to study public life*, Washington, DC : Island Press, 2013
GHIDISTER, M., « Public spaces, private lives. Plazas and the broader public », *Places*, vol. 6, n.1, 1989, pp. 32-37

GHORRA-GOBIN, C. « Les espaces publics, capital social », *Géocarrefour*, vol. 76, no. 1, 2001, pp. 5-11
GHORRA-GOBIN, C., « L'architecte, la façade et le piéton », *Le débat*, no. 155, 2009, pp. 170-174
GHORRA-GOBIN, C., « Promouvoir la figure symbolique du piéton : conceptualiser les espaces publics », Dans M.A. Granie et J.-M. Auberlet (dir.), *Le piéton : nouvelles connaissances, nouvelles pratiques et besoins de recherche*, Arcueil : INRETS, 2010, pp.83-91
GHORRA-GOBIN, C., « Réinvestir la dimension symbolique des espaces publics », Dans C. Ghorra-Gobin (dir.), *Réinventer le sens de la ville. Les espaces publics à l'heure globale*, Paris : L'Harmattan, 2001, pp. 5-16
GIANNAKOUROU, G., « The spatial planning system in Greece. A brief overview », In *European space and territorial integration alternatives*, Thessaloniki, Greece, 16-18 October 1998
GIDDENS, A., *Modernity and self-identity. Self and society in the late modern age*, Cambridge : Polity press, 1995
GIROUARD, M., *Cities and people*, London : Yale University Press, 1985
GIROUARD, M., *The English town. A history of urban life*, New Haven : Yale University Press, 1990
GLASER, B.G., STRAUSS, A.L., *The discovery of grounded theory: strategies for qualitative research*, Chicago : Aldine Pub. Co., 1967
GLEBER, A., *The art of taking a walk. Flânerie, literature, and film in weimar culture*, Princeton : Princeton University Press, 1999
GLEYSE, J., « Michel Bernard. La chair et le verbe », *Corps et culture*, no. 5, 2000 [En ligne]
GLUCK, M., « The flâneur and the aesthetic. Appropriation of urban culture in mid-19th-century Paris », *Theory Culture Society*, vol. 20, no. 5, 2003, pp. 53-80
GODARD, F., « La chaussée et le trottoir. Des usages de la rue à la régulation urbaine », Dans F. Ascher et M. Apel-Muller (dir.), *La Rue est à nous… tous !,* Vauvert : Au diable Vauvert, 2007, pp. 100-109
GOFFMAN, E., *La mise en scène de la vie quotidienne 2. Les relations en public*, (trad.) A. Kihm, Paris : Minuit, 1973
GOFFMAN, E., *Les lieux de l'action. Les rites d'interaction*, Paris : Minuit, 1974
GOFFMANN, E., *Relations in public. Microstudies of the public order*, London : The Penguin Press, 1971
GOLSON, H.L., DABBS, J.M., « Line following tendencies among pedestrians. A sex difference », *Personnality and social psychology bulletin*, vol. 1, no. 1, 1974, pp. 16-18
GOODMAN, R., TOLLEY, R., « Sustainable transport. Prospects for walking and cycling in Great Britain », *Geography*, vol., 861, 2001, pp. 84-86
GOSPONDINI, A., « Urban morphology and place identity in European cities. Built heritage and innovative design », *Journal of Urban Design*, vol. 9, no. 2, 2004, pp. 225-248
GOSS, J., « The "magic of the Mall". An analysis of form, function, and meaning in the contemporary retail built environment », *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 83, no.1, 1993, pp. 18-47
GOSSELIN, D., « Rénovation et pratiques urbaines », *L'Architecture d'Aujourd'hui*, no. 69, septembre 1973, pp. 3-10
GOURDON, J-L., « De la voirie à la rue. Pour habiter le temps », *Urbanisme*, no. 292, 1997, pp. 20-24
GOURDON, J-L., « La rue on partage », *Urbanisme*, no. 329, mars-avril 2003, pp. 18-23
GOURDON, J.-L., *La rue. Essai sur l'économie de la forme urbaine*, Paris : L'Aube, 2001
GRACQ, J., *La forme d'une ville*, Paris : José Corti, 1985
GRAFMEYER, Y., *Sociologie urbaine*, Paris : Nathan, 1994
GRANOVETTER, M. S., « The strenght of weak ties », *American Journal of Sociology*, vol. 78, no. 6, 1973, pp. 1360-1380
GRAVARI-BARBAS, M., « La « ville festive » ou construire la ville contemporaine par l'événement. (The "Festival City " : urban events and contemporary city building) », *Bulletin de l'Association de géographes français* (numéro special L'événementiel et les villes touristiques), 2009, pp. 279-290
GRAVARI-BARBAS, M., JACQUOT, S., « L'événement, outil de légitimation de projets urbains : l'instrumentalisation des espaces et des temporalités événementiels à Lille et Gênes », *Géocarrefour*, vol. 82/3, 2007 [En ligne]
GRAVARI-BARBAS, M., RIPOLL, F., « Introduction : De l'appropriation à la valorisation, et retour », *Norois*, no. 217, 2010, pp. 7-12
GREGORY, D., « Tahrir. Politics, publics and performances of space », *Middle East Critique*, vol. 22, no. 3, 2013, pp. 235-246
GRESSET, P., « De l'agora à l'espace public », *Paris-Projet*, no. 30/31, 1993, pp.24-33
GRETHER, F., « La transformation des rues de Paris », *Paris-Projet*, no. 30/31, 1993, pp. 11- 23
GROS, F., *Marcher, une philosophie*, Paris : Carnets Nord, 2009
GROSJEAN, M.,THIBAUD, J.-P., (dir.), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille : Éditions Parenthèses, 2001
GROTH, J., CORIJN, E., « Reclaiming urbanity », *Urban Studies*, vol. 42, no. 3, 2005, pp. 503-526
GRUEN, V., *Centers for the urban environment. Survival of the cities*, New York : Van Norstrand-Reinhold Company, 1973
GRUEN, V., *The heart of our cities. The urban crisis, diagnosis and cure*, New York : Simon and Schuster, 1964
GRUET, B., *La rue à Rome, miroir de la ville. Entre l'émotion et la norme*, Paris : Presses Universitaires Paris Sorbonne, 2006
GRYNBAUM, M.M., « New York traffic experiment gets permanent run », *The New York Times*, 11 february 2010
GRYNBAUM, M.M., « Plan for 34th St. puts buses and feet », *The New York Times*, 22 april 2010
GUERIN-PACE, F., « Vers une typologie des territoires urbains de proximité », *Espace Géographique*, vol. 32, no. 4, 2003, pp. 333-344
GUILLERME, A., « La mise au pas du piéton à Paris au temps de l'autophilie (1900-1930) », Dans *Le piéton et son environnement : quelles interactions ? Quelles adaptations ? Actes du premier colloque francophone international de la Plateforme Intégratrice "Comportement du Piéton dans son Environnement"(COPIE) de l'INRETS*, 8 novembre 2007, École Normale Supérieure, Paris, Arcueil : IINRETS, 2008
GULLINO, S., « Urban regeneration and democratization of information access. City stat experience in Baltimore », *Journal Environment Management*, vol. 90, no. 6, 2009, pp. 2012-2019
GURALNIK, D.B., *Webster's new world dictionary of the American language*, New York : World Pub. Co, 1970
GUTMAN, R., « The social function of the built environment », In A. Rapoport (eds.), *The mutual interaction of people and their built environment. A Cross-cultural perspective*, Paris : Mouton, 1976, pp. 37-50

HABERMAS, J., *L'espace public*, Paris : Payot, 1978 [1962]
HÄGERSTRAND, T., « Space, time and human conditions », In A. Karlqvist, L. Lundqvist and F. Snickars (eds.), *Dynamic allocation of urban space*, Lexington, Malden : Lexington Books, 1975, pp. 3–14
HAIDOPOULOS, G., Recherches et propositions sur l'agglomération d'Athènes des années 60, mémoire DEA, Université Paris 1, 1973
HAIDOPOULOS, G., *Utopies et réalités dans l'organisation de l'espace à Athènes*, thèse de doctorat, Université Paris 1, 1978
HALBWACHS, M., *La mémoire collective*, Paris : Albin Michel, 1997
HALL, E., « Handbook for proxemic research », *Anthropology News*. vol. 36, no. 2, 1995, p. 40
HALL, P., *Cities of tomorrow. An intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*, Oxford, United Kingdom : Blackwell, 1988
HALL, T., *Urban geography,* London : Routledge, 1998
HALPRIN, L., *Cities*, New York : Reinhold Pub. Corp, 1963
HAMNETT, C., « Gentrification and residential location theory: a review and assessment », In D.Herbert. and R.J. Johnston (eds.) *Geography and the urban environment*, New York : Wiley, 1984, pp. 283-320
HANAPPE, O., « Enjeux de transport », *Métropolis*, no. 75, 1986, pp. 14-17
HANCOCK, C., « De l'histoire à la géographie des espaces publics urbains : le regard étranger », Dans C. Ghorra-Gobin (dir.), *Réinventer le sens de la ville : les espaces publics à l'heure globale*, Paris : L'Harmattan, 2001, pp. 191-200
HANDY, S., BOARNET, EWING, R., « How the build environment affects physical activity. Views from planning », *American Journal of Preventive Medecine*, vol. 25, 2002, pp. 64-73
HANNERZ, U., *Exploring the city. Inquiries toward an urban anthropology*, New York : Columbia University Press, 1980
HANNIGAN, J., *Fantasy city. Pleasure and profit in the postmodern metropolis*, London : Routledge, 1998
HANSEN, C.J., « The role of policy-making and planning cultures for sustainable transport? », *European Transport \ Trasporti Europei* n. 47, 2011, pp. 89-108
HARTLEY, J., *The politics of pictures. The creation of the public in the age of popular media*, New York : Routledge, 1992
HARVEY, D., « Space as a key world », In *Marx and Philosophy Conference*, Institute of Education, London, United Kingdom, 29 may 2004
HARVEY, D., « The right to the city », *New Left Review*, no. 53, september-october 2008, pp. 23-40
HARVEY, D., *The condition of post modernity. An enquiry into the origins of cultural change*, Oxford : Blackwell, 1992
HASKELL,W.L.,TORBURN, L., « Walking for health », In J. Rose and J.G. Gamble (eds.), *Human walking*, Philadeplhia : Lippincott Williams & Wilkins, 2006, pp. 149-163
HASS-KLAU, C., *The pedestrian and city traffic*, London : Belhaven Press, 1990
HASTAOGLOU-MARTINIDIS, V., « City form and national identity. Urban designs in nineteenth century Greece », *Journal of Modern Greek Studies*, vol. 13, no. 1, may 1995, pp. 99-123
HAUMONT, A., « La mobilité intra-urbaine », *Les Annales De La Recherche Urbaine*, no. 59-60, 1993, pp. 109-118
HAUSSERMANN, H., « La grande ville sûre ? Pour une politique de l'espace public », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, no. 95, 2006, pp. 121-125
HAUSSOULLIER, B., *Grèce 1. Athènes et ses environs*, Paris : Hachette, 1896
HAVEN, P.T., « Teachning students observations methods. Visual studies and visual analysis », *Visual Studies*, vol. 18, no. 1, 2003, pp. 29-35
HAYDEN, D., *The power of place*, Cambridge : The M.I.T Press, 1995
HEINEMEYER, W.F., « The urban core as a centre of attraction », In *Urban Core and Inner City*, Amsterdam, Netherlands, 11-17 september 1966, Leiden : E.J. Brill, 1967, pp. 82-102
HELBING, D., MOLNAR, P., FARKAS, I.J., BOLAY, K., « Self-organizing pedestrian movement », *Environment and Planning B: Planning and Design*, vol. 28, 2001, pp. 361-383
HELBING, D., MOLNÁR, P., FARKAS, I.J., et al., « Self-organizing pedestrian movement », *Environment and Planning B: Planning and Design*, vol. 28, 2001, pp. 361-383
HENARD, E., *Études sur les transformations de Paris, et autres écrits sur l'urbanisme 1903-1909*, Paris : L'Équerre, 1982
HENRY, A., *Projet urbain et jeux Olympiques. Le cas d'Athènes 2004*, thèse de doctorat, Université de Franche-Comté, 2005
HERSHBERGER, R.G., CLEMENTS, R.C., « A study of meaning and architecture », *Review of Research in Visual and Environmental Education,* vol. 1, no. 1, 1973, pp. 75-82
HERTZBERGER, H., *Lessons for students in architecture*, Rotterdam : Uitgeverij 010 Publishers, 1991
HERZOG, L.A., *Return to the center. Culture, public space, and city building in a global era*, Austin : University of Texas Press, 2006.
HESSEL, F., *Promenades dans Berlin*, (trad.) J.-M. Belœil, Paris : L'Herne, 2012 [1929]
HESTER, R.T, *Neigborhood space*, New York : Halsted Press, 1975
HILLIER, B., Space is the machine. A configurational theory of architecture, Cambridge : Cambridge University Press, 1996
HILLMAN, J., ERICKSON, A., WHYTE, W. H., *The city as dwelling. Walking, sitting, shaping*. Irving, Texas : Center for Civic Leadership, University of Dallas, 1980
HILLMAN, M., « In favour of the compact city. » In M. Jenks, E. Burton and K. Williams (eds.), *The compact city. A sustaibnable urban form ?,* London : E & FN Spoon, 1996, pp. 36-44
HIRSCH, E., « Landscape: between place and space », In E. Hirsch and M. O'Hanlon (eds) *The anthology of landscape. Perspectives on place and space*, Oxford : Clarendon Press, 1995, pp. 1-30
HISS, T., *The experience of place*, New York : Knopf, 1990
HOLGERSSON, H., « Challenging the hegemonic gaze on foot: walk alongs as a useful method in gentrification research », In T. Shortell and E. Brown (eds.), *Walking in the European city. Quotidian mobility and urban geography*, Farnham : Ashgate, 2014, pp. 207-224

HOLSTON, J., « Spaces of insurgent citizenship », In J. Holston (eds.), *Cities and citizenship*, Durham : Duke University Press, 1999, pp. 155-173
HOMO, L., *Rome impériale et l'urbanisme dans l'Antiquité*, Paris : Albin Michel, 1951
HONESTE, M. L., « De l'empreinte au mouvement. Étude de sémantique cognitive et lexicale du mot 'marche' », Dans A.Vaillant (dir.), *Corps en mouvement*, Saint Étienne : Publications de l'Université de Saint-Étienne, 1993, pp. 15-28
HONORÉ, C., *Éloge de la lenteur*, Paris : Marabout, 2005
HOOD, W., LEVY. L., *Urban diaries*, Washington : D.C: Spacemaker Press, 1997
HOUSSAY-HOLZSCHUCH, M., GELEZEAU, V., SANJUAN, T., et al., *Une géographie des espaces publics dans les pays intermédiaires*, Lyon : Laboratoire Environnement, Ville, société - École normale supérieure : Lettres et sciences humaines, 2007
HUANG, S.-C., L., « A study of outdoor interactional spaces in high-rise housing », *Landscape and Urban Planning*, vol. 78, no. 3, 2006, pp. 193-204
HUTCHISON, R., GOTTDIENER, M., RYAN, M.T., « Behavior in public space », In C.O. Boulder, *The new urban sociology*, Boulder, Colorado : Westview Press, 2015, pp. 208-210
IACONO, M., KRIZEK, K., EL-GENEIDY, A., *Access to destinations: how close is close enough? Estimating accurate distance decay functions for multiple modes and different purposes*, Minnesota : Hubert H. Humphrey Institute of Public Affairs University of Minnesota, May 2008
IACONO, M., KRIZEK, K., El-GENEIDY, A., Access to destinations: how close is close enough? Estimating accurate distance decay functions for multiple modes and different purposes. St. Paul, Minnesota : Department of Transportation, Research Services Section, 2008.
ILLICH, I., *Énergie et équité*, Paris : Seuil, 1973
IMMAN, V.T., RALSTON, H.J., TODD, F., *Human locomotion*, In J. Rose and J. G. Gamble (eds.), *Human walking*, Philadelphia : Lippincott Williams & Wilkins, 2006, pp. 1-18
INGOLD, T., *The Perception of the environment. Essays on livelihood, dwelling and skill*, London : Routledge, 2000
INGOLD, T., VERGUNST, J.L., *Ways of walking ethnography and practice on foot*, Aldershot, England : Ashgate, 2008
ISMAIL, R., « Ramadan and Bussorah street. The spirit of place », *GeoJournal*, vol.66, no.3, 2006, pp. 243-256
ITTLESON, W.H., « Environmental perception and contemporary perceptual theory », In H.M. Proshansky, W. H Ittleson and L.G. Rivlin (eds.), *Environmental psychology. People and their settings*, New York : Holt, Rinehart and Winston, 1976, pp. 141-154
IVESON, K., « Putting the public back into public space », *Urban Policy and Research*, vol. 16, no. 1, 1998 pp. 21-33
IVESON, K., « Social or spatial justice? Marcuse and Soja on the right to the city », *City analysis of urban trends, culture, theory, policy, action »*, vol. 15, no. 2, 2011, pp. 250-259
IVESON, K., *Publics and the city*, Oxford : Blackwell, 2007
JACKSON, J.B., « Vernacular space », *Texas Architect*, vol. 35, no. 2, march-april 1985, pp. 58-61
JACKSON, J.B., *A sense of place a sense of time*, New Haven : Yale University Press, 1994
JACOBS, J., *The death and life of great american cities*, New York : Random House, 1961
JACOBSEN, P.L., « Safety in numbers. More walkers and bicyclists, safer walking and bicycling », *Injury Prevention*, no. 9, pp. 205-209, 2003
JACQUES, T.F., « Le piéton et son environnement. Travail de configuration réciproque », Dans *Le piéton et son environnement : quelles interactions ? Quelles adaptations ? Actes du premier colloque francophone international de la Plateforme Intégratrice "Comportement du Piéton dans son Environnement" (COPIE) de l'INRETS*, 8 novembre 2007, École Normale Supérieure, Paris, Arcueil : IINRETS, 2008
JAKLE, J.A., BRUNN, S.D., ROSEMAN, C.C., (eds.), *Human spatial behavior. A social geography*. *Prospect heights*, Illinois : Waveland Press Inc., 1985
JARVIS, R., *Romantic writing and pedestrian travel*, London : Macmillan Press Ltd, 1997
JAYNE, M., *Cities and consumption*, New York : Routledge, 2006
JEANNOT, G., « Services publics. L'usager, le client, le consommateur », *Urbanisme*, no. 307, 1999, pp. 52-55
JENKINS, E., *To scale. One hundred urban plans*, New York : Routledge, 2008
JENSEN, O. B., « Flows of meaning, cultures of movements-urban mobility as meaningful everyday life practice », *Mobilities*, vol. 4, no. 1, 2009, pp. 139-158
JERRAM, L., « Revolution in the streets », In *Streetlife. The untold history of Europe's twentieth century,* New York : Oxford University Press, 2011, pp. 14-100
JOARDAR, S., NEILL, J., « The subtle differences in configuration of small public spaces », *Landscaoe Architecture*, vol. 68, 1978, pp. 487-491
JOHNSTON, R.J., « A place for everything and everything in its place », *Transactions of the Institute of British Geographers, New Series,* vol. 16, no. 2, 1991, pp. 131-147
JOLLY, S., « Understanding body language. Birdwhistell's theory of kinesics », *Corporate Communications: An International Journal*, vol. 5, no. 3, 2000, pp. 133-139
JOSEPH, I., « *Décrire l'espace des interactions »,* Dans J. Levy et M. Lussault (dir.), *Logiques de l'espace, esprit des lieux*, Paris : Belin, 2000, pp. 49-56
JOSEPH, I., « L'espace public comme lieu de l'action », *Libération*, 8 février 1993
JOSEPH, I., « Voir, exposer, observer », Dans *L'espace du public : les compétences du citadin*, Arc-Et-Senans, France, 8-10 novembre 1990, Paris : Plan Urbain, 1991
JOSEPH, I., *La ville sans qualités*, Paris : L'Aube, 1998
JOSEPH, I., *Le passant considérable. Essai sur la dispersion de l'espace public*, Paris : Méridiens, 1984
JOSEPH, I., *Prendre place. Espace public et culture dramatique*, Paris : Recherches, Plan urbain, 1995
JOURDAN, M., VIGNE, J., *Marcher, Méditer*, Paris : Albin Michel, 1998
JUAN, S., *Méthodes de recherche en sciences sociohumaines. Exploration critique des techniques*, Paris : Presses Universitaires de France, 1999
KAHN, G., *L'esthétique de la rue*, Genève : Slatkine Reprints, 2000

KAHN, M. E., MORRIS, E. A., « Walking the walk. The association between community environmentalism and green travel behavior », *Journal of the American Planning Association*, vol. 75, no. 4, 2009, pp. 389-405
KAIKA, M., KARALIOTAS, L., « The spatialization of democratic politics. Insights from indignant squares », *European Urban and Regional Studies, 2014, pp. 1-15*
KALAFATI, E., « La construction d'une ville nouvelle », In Ministère de la Culture. (dir.), *Athènes, affaire européenne*, vol. 2, Athènes : Ministère de la Culture, 1985, pp. 100-102
KANDINSKY, W., *Point and line to plane*, New York : Solomon R. Guggennheim Foundation, 1947 [1926]
KARACHALIS, N., DEFFNER, A., « Rethinking the connection between creative clusters and city branding. The cultural axis of Piraeus street in Athens », *Quaestiones Geographicae*, vol. 3, no. 4, 2012, pp. 87-97
KARACHALIS, N., DEFFNER, A., « Rethinking the connection between creative clusters and city branding. The cultural axis of Piraeus street in Athens », *Quaestiones Geographicae*, vol. 31, no. 4, 2012, pp. 87-97
KAUFMANN, V., BERGMAN, M.M., JOYE, D., « Motility. Mobility as capital », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 28, no. 4, 2004, pp. 745-756.
KAUFMANN, V., *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008
KEILLER, P., WRIGHT, P., *Robinson in space*, London : Reaktion Books, 1999
KENZARI, B., Y. ELSHTAWY, « Crossing boundaries. Architecture and the influence of other disciplines », *Built Environment,* vol. 31, no. 1, 2005, pp. 5-8
KEPES, G., *The language of vision*, Mineola, NY: Dover, 1995 [1944]
KERN, K., « Heterotopia of the theme park street », In M. Dehaene and L. De Cauter (eds.), *Heterotopia and the city. Public space in a postcivil society*, London: Routledge, 2008, pp.105-115
KERN, S., *The culture of time and space, 1880-1918*, Cambridge, Massachusetts : Harvard University Press, 2003
KIM, A.M., « The mixed used sidewalk. Vending and property rights in public space », *Journal of the American Planning Association*, vol. 78, no. 3, 2012, pp. 1-14
KLAINE, R., « Les espaces de circulation pédestre », Dans Académie nationale des arts de la rue (dir.), *Livre blanc des arts de la rue*, Paris : Centre de Recherche d'urbanisme, 1979, pp. 215-218
KLENIEWSKY, N., « Introduction. Contemporary issues on urban sociology », In N. Kleniewsky (eds.), *Cities and society*, Malden : Blackwell, pp. 1-15
KNOPP, L., BROWN, M., « Queer diffusions », *Environment and Planning D: Society and Space*, vol. 21, 2003, pp. 409-424
KNOX, P.L., « Creating ordinary places. Slow cities in a fast world », *Journal of Urban Design*, vol. 10, no. 1, 2005, pp. 1-11
KNUDSEN, B.B., CLARK, T. N., « Walk and be moved. How walking builds social movements », *Urban Affairs Review*, vol. 49, no. 5, 2013, pp. 627-651
KOÈHLER, B., WISSEN, M., « Glocalizing protest. Urban conflicts and global social movements », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 27, no. 4, 2003, pp. 942-951
KOHLER, B., WISSEN, M., « Glocalizing protest: urban conflicts and global social movements », In J. Lin and Ch. Mele (eds.), *The urban sociology reader*, Routledge, New York : 2005, pp. 346-353
KOHLER, M., « Walking through instead of flying over: a way to see the flux of urbanization in Istanbul and other places? » In T. Shortell and E. Brown (eds.), *Walking in the European city. Quotidian mobility and urban geography,* Farnham : Ashgate, 2014, pp. 129-152
KOHN, M., *Brave new neighborhoods. The privatisation of public space*, New York : Routledge, 2004
KÖKSAL, I., « Walking in the city of London », *Social Movement Studies. Journal of Social, Cultural and Political Protest*, vol. 11, no. 3-4, 2012, pp. 446-453
KOOHSARI, M.J., KARAKIEWICZ, J.A., KACZYNSKI, A.T., « Public open space and walking the role of proximity, perceptual qualities of the surrounding built environment and street configuration », *Environment and Behavior*, vol. 45, no. 6, 2013, pp. 706-736
KOOLHAAS, R., BRUCE, M., « Bigness, or the problem of Large », In *S, M, L, XL*, New York : Monacelli Press, 1995, pp. 494-517
KOOLHAAS, R., *New York délire. Un manifeste rétroactif pour Manhattan*, (trad.) Catherine Collet, Paris : Chêne, 1978
KOROSEC-SERFATY, P., « La sociabilité publique et ses territoires. Places et espaces publics urbains », *Arch. & Comport. / Arch. Behav*., vol. 4, no. 2, 1988, pp. 111-132
KOROSEC-SERFATY, P., « Le public et ses domaines, contribution de l'histoire des mentalités à l'étude de la sociabilité publique et privée », Dans *Espaces et sociétés*, no. 62, 1990 (pp. 29-63
KOROSEC-SERFATY, P., « Muséification des centres urbains et sociabilité publique : effets attendus, effets déconcertants », Dans A. Germain et J.-C. Marsan (dir.), *Aménager l'urbain de Montréal à San Fransisco. Politiques et design urbains*, Montréal : Éditions du Méridien, 1987, pp. 102-121
KOSTOF, S., *The city assembled. The elements of urban form through history*, Boston : Little, Brown, 1992
KOUTSIS, A., « Les indignés de Syntagma », *Le Monde Diplomatique*, juillet 2011
KRACAUER, S., *Rues de Berlin et d'ailleurs,* (trad.) J.F. Boutout, Paris : Le Promeneur, 1995
KRAMER, P. A., « The behavioral ecology of locomotion », In D. Jeffrey Meldrum and Charles E. Hilton (eds.), *From biped to strider. The emergence of modern human walking, running and resource transport*, New York : Kluwer Academic/Plenum Publishers, 2004, pp. 101-115
KRAMPEN, M., « Semiotics in architecture and industrial/product design », *Design Issues*, vol. 5, no. 2, 1989, pp. 124-140
KRIER, R., *Urban space*, London : Academy Editions, 1979
KULLER, R., « The use of space: some physiological and philosophical aspects », In *Third International Architectural Psychology Conference*, University Louis Pasteur, Strasbourg, France, 21-25 june 1976
KUSENBACH, M., « Street phenomenology. The go-along as ethnographic research tool », *Ethnography*, vol. 4, no. 3, 2003, pp. 455-485

LAFONT, H., « À propos de 'nomades et vagabonds' », Dans D. Kaplan et H. Lafont (dir.), *Mobilités.net. Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris : L.G.D.J, 2004, pp. 341-343
LAGOPOULOS, A., *A history of the greek city*, Oxford : Archaeopress, 2009
LAISNEY, F., « Espaces publics. Une culture de résistance à l'automobile », *Géocarrefour*, vol. 76, no.1, 2001, pp. 39-45
LAISNEY, F., « Les stations de tramway, petites gares du quotidien », Dans J.-M. Duthilleul (dir.), *Circuler. Quand nos mouvements façonnent la ville*, Paris : Alternatives, 2012, pp. 74-78
LALENIS, K., KALLIAKOUDAS, T., « Legal instruments for securing urban public space in Greece: an analysis of outcomes and effectiveness », In *European Conference AESOP, Planning in Border Regions*, Volos, Greece, 10-15 july 2002
LAMBONY-GERVAIS, Ph., DUFAUX, F., « Justice…spatiale », *Annales de Géographie,* no. 665-666, 2009, pp. 3-15 [En ligne]
LAMOURE, C., *Petite philosophie du marcheur*, Toulouse : Milan, 2007
LANDAU, B., « La fabrication des rues de Paris au XIX^{e} siècle », *Les Annales De La Rechecrhe Urbaine*, no. 57-58, 1992, pp. 30-55
LANDRY, Ch., « Civic urbanity. Looking at the city afresh », In S. Khristova, M. Dragićević-Šešić, and N. Duxbury, *Culture and sustainability in European cities: imagining Europolis*, London: Taylor and Francis, 2015, pp. 32-41
LANG, J., *Urban design. A typology of procedures and products*, Oxford : Elsevier, 2005
LANG, P.T., « Stalker on location », In K. A. Franck and Q. Stevens (eds.), *Loose space. Possibility and diversity in urban life*, London: Routledge, 2007, pp. 193-209
LANGSTRAAT, F., MELIK, R.V., « Challenging the 'end of public space'. A comparative analysis of publicness in British and Dutch urban spaces », *Journal of Urban Design*, vol. 18, no. 3, 2013, pp. 429-448
LANNOY, P., « Famille et automobile dans les travaux de l'École de Chicago. Un chapitre oublié de la recherche sociologique sur la motorisation », *Networks and Communication Studies*, vol. 19, no. 3-4, 2005, pp. 141-155
LANNOY, P., « L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940 », *Revue française de sociologie,* vol. 44, 3/2003, pp. 497-529 (URL : www.cairn.info/revue-francaise-de-sociologie-2003-3-page-497.htm)
LAUWE, C.D., *Des hommes et des villes*, Paris : Payot, 1963
LAVADINHO, S., « Du marcheur urbain », *Urbanisme*, no. 359, 2008, pp. 44-49
LAVADINHO, S., « Le piéton de Genève », *Urbanisme*, no. 359, 2008, pp. 50-54
LAVADINHO, S., et WINKIN, Y., *Enchantement engineering and pedestrian empowerment: the Geneva case*, In T. Ingold and J.L. Vergunst (eds.), *Ways of walking. Ethnography and practice on foot*, Aldershot, England : Ashgate, 2008, pp. 155-167
LAVADINHO, S., WIKIN, Y., « Chemins de traverse et lignes de désir », *Urbanisme*, no. 359, 2008, pp. 66-68
LAVADINHO, S., WINKIN, Y., « Comment ludifier nos villes », *Urbanisme*, no. 366, mai-juin 2009, pp. 82-86
LAVADINHO. S.,WINKIN Y., (dir.) *Vers une marche plaisir en ville*, Lyon : CERTU, 2012
LAVEDAN, P., HUGUENEY, J., *Urbanisme de l'urbanisme/ 1. Antiquité*, Paris : H. Laurens, 1966
LAVEDAN, P., *L'Histoire de l'urbanisme / 3. Époque contemporaine*, Paris : H. Laurens, 1952
LAWRENCE, R., « The production of space », In R. Lawrence (dir.), *Roman Pompeii. Space and Society,* London: Routledge, 1994, pp. 88-92
LAY, M.G., *Ways of the world. A history of the world's roads and of the vehicles that used them*, New Brunswick, New Jersey : Rutgers University Press, 1992
LAZZAROTTI, O., « Habiter. Aperçus d'une science géographique. » *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 50, no. 139, 2006, p. 85-102
LAZZAROTTI, O., *Habiter, la condition géographique*, Paris : Belin, 2006
LE BRETON, D., « Les marcheurs d'horizon », Dans A. Rauch (dir.), *La marche, la vie solitaire ou solidaire, ce geste fondateur,* Paris : Autrement, 1997, pp. 126-140
LE BRETON, D., *Anthropologie du corps et modernité*, Paris : Presses Universitaires de France, 1990
LE BRETON, D., *Éloge de la marche*, Paris : Métailié, 2000
LE CORBUSIER, « A contemporary city », In R. T. LeGates and F. Stout (eds.), *The city reader*, London: Routledge, 2000, pp. 336-343
LE CORBUSIER, JEANNERET, P., BOESIGER, W., et al., *Œuvre complète*, Basel : Birkhäuser, 1995
LE CORBUSIER, *L'urbanisme des trois établissements humains*, Paris : Minuit, 1997 [1959]
LE CORBUSIER, *Sur les 4 routes*, Paris : Denoël Gouthier, 1970 [1941]
LE CORBUSIER, *Urbanisme,* Paris : Flammarion, 1994 [1925]
LEBRETON, C., « Pour une grammaire de la ville. Approche ethnographique des pratiques piétonnières en milieu urbain », *MEI,* no. 15, 2001, pp. 99-110
LECOQ, J., CARASSO, J.G., LALLIAS J.C., *Le corps poétique. Un enseignement de la création théâtrale*, Arles : Actes du Sud, 1997
LEE, J., INGOLD, T., « Fieldwork on foot: perceiving, routing, socializing ». In S. Coleman and P. Collins (eds.) *Locating the field. Space, place and context in anthropology,* Oxford : Berg, 2007, pp. 67-86
LEFAKI, M., Papadiamantis' Athenian short stories. Social representation and characterization, PhD thesis, University of Birmingham, 2009
LEFEBVRE-PICON, V., « Les origines de l'architecture sur dalle », Dans G. Monnier et R. Klein (dir.), *Les années ZUP. architecture de la croissance 1960-1973,* Paris : A. & J. Picard, 2002, pp. 251-280
LEFEBVRE, H., *La production de l'espace*, Paris : Anthropos, 2000
LEFEBVRE, H., *La vie quotidienne dans le monde moderne*, Paris : Gallimard, 1968
LEFEBVRE, H., *Le droit à la ville*, Paris : Anthropos, Economica, 2009 [1968]
LEFEBVRE, H., *Writings on cities,* (trad.) E. Kofman, E. Lebas, Cambridge, Massachusetts : Blackwell, 1996
LEFTER, G., *Athènes et Attique*, Athens : Eleftheroudakis, 1934
LEGENDRE, A., DEPEAU, S., « La cartographie comportementale : une approche spatiale du comportement », Dans G. Moser et K. Weiss (dir.), *Espaces de vie. Aspects de la relation homme-environnement*, Paris : Armand Colin, 2003, pp. 267-299

LEGUAY, J.-P., *La rue au Moyen Âge*, Rennes : Ouest France, 1989
LEHMAN-FRISCH, S., « Segregation, spatial (in)justice, and the city », *Berkley Planning Journal*, vol, 24, no. 1, 2011, pp.70-90
LEIF, J., *Streetlife. The untold history of Europe's twentieth century*, Oxford : Oxford University Press, 2011
LEJEUNE, D., « Les espaces piétons 1991 », Dans *L'espace piéton : stratégies d'aujourd'hui, potentialités de demain*, Paris, France, 3 décembre 1991, Paris : ACFCI-CECOD, 1992
LEJEUNE, D., SAVELLI, I., *Rues piétonnes et semi-piétonnes en France*, Paris : ACFCI-CECOD, 1996
LEMAS, N., *Eugène Hénard et le futur urbain. Quelle politique pour l'utopie ?*, Paris : L'Harmattan, 2008
LEMENOREL, A., « Rue, ville et sociabilité à l'époque contemporaine », Dans A. Lemenorel (dir.), *La rue lieu de sociabilité*, Rouen : Publications de l'Université de Rouen, 1997, pp. 425-442
LEMOINE, B., « Vapeur et vitesse. Les gares », Dans J.-M. Duthilleul (dir.), *Circuler. Quand nos mouvements façonnent la ville*, Paris : Alternatives, 2012, pp. 48-52
LENNARD, S.H.C, LENNARD, H.L., *Public life in urban places. Social and architectural characteristics conducive to public life in European cities*, Southampton, New York : Gondolier Press, 1984
LENORMANT, C., *Beaux-arts et voyages,* Paris : Michel-Lévy frères, 1861
LENYK, W.J., Street life and the pedestrian notes on the design of urban open space, PhD thesis, Syracuse University, 1977
LEONTIDOU, L., *The mediterranean city in transition. Social change and urban development*, Cambridge : Cambridge University Press, 1990
LEROY, B., « Les rues des villes navarraises à la fin du Moyen Âge, reflets de leurs sociétés, de leurs activités, de leurs sensibilités », Dans A. Lemenorel (dir.)*, La rue lieu de sociabilité*, Rouen : Publications de l'Université de Rouen, 1997, pp. 171-178
LESCOT, A., *De la salubrité de la ville de Paris*, Paris : Mme Huzard, 1826
LÉVÊQUE, J.-J., *Gustave Caillebotte. L'oublié de l'impressionnisme*, 1848-1894, Courbevoie : ACR, 1994
LEVINE, R., *A geography of time. The temporal misadventures of a social psychologist, or how every culture keeps time just a little bit differently*, Oxford : Oneworld Publications, 2006 [1997]
LEVY-LEBOYER, C., *Psychologie et environnement*, Paris : Presses Universitaires de France, 1980
LEVY-VROELANT, C., DUSSART, B., FREY. J.-P., Les enjeux de la « résidentialisation » des cités HLM : analyse des usages des espaces intermédiaires dans une cité de Seine-Saint-Denis, Paris : Ministère de la Culture, 2003
LEVY, B., « Géographie culturelle, géographie humaniste et littérature. Position épistémologique et méthodologique », *Géographie et Cultures, vol.* 21, 1997, pp. 27-44
LEVY, B., « La place urbaine en Europe comme lieu idéal », Dans S. Ghervas, F. Rosset (dir.), *Lieux d'Europe*, Paris : Maison des sciences de l'homme, 2008, pp. 65-85
LEVY, E., « Saisir l'accessibilité, les trajets voyageurs à la gare du Nord », Dans M. Grosjean, J.-P. Thimbaud (dir.), *L'espace urbain en méthodes*, Paris : Parenthèses, 2009, pp. 47-62
LEVY, J-P., *Centres villes en mutation*, Paris : Centre national de la recherche scientifique, 1987
LEVY, J., « La ville, concept géographique, objet politique », *Le debat,* no. 92, 1996, pp. 111-125
LEVY, J., « Ville pédestre-ville rapide », *Urbanisme*, no. 359, 2008, pp. 57-59
LEVY, J., LUSSAULT, M., « Centre urbain », Dans J. Levy et M. Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin, 2013
LEWIS, D., « Introduction », In *The pedestrian in the city*, London : Elek Books, 1969, pp. 3-10
LEY, D., *A social geography of the city*, New York : Harper & Row, 1983
LINDAY, N., « It all comes down to a confortable place to sit and watch », *Landscape Architecure*, vol. 68, 1978, pp. 492-498
LINDSEY, R., « It all comes down to a comfortable place to sit and watch », *Landscape Architecture*, vol. 68, no. 6, 1986, pp. 492-497
LITTRÉ, P.-É., *Dictionnaire de la langue française*, Chicago : Encyclopaedia Britannica, 1994
LIVINGSTHON, E., *Making sense of ethnomethodology*, London : Routledge & Kegan Paul, 1987
LOFLAND, J., *The public realm. Exploring the city's quintessential social territory*, New York : Aldine de Gruyter, 1998
LOFLAND, L., « The problematic world of strangers », In L. Lofland (eds.), *A world of strangers. Order and action in urban public space,* New York : Basic Books, 1973, pp. 3-23
LONGHURST, R., « (Dis)embodied geographies », *Progress in Human Geography*, vol. 21, no. 4, 1997, pp. 486-501
LOUKAITOY-SIDERIS, A., EHRENFEUCHT, R., *Sidewalks. Conflict and negociaition over public space*, Cambridge, Massachusetts : The MIT Press, 2009
LOUKAKI, A. *Living ruins, value conflits*, Farnham, Surrey : Ashgate, 2008
LOVEMARK, O., « New approaches to pedestrian problems », *Journal of transport Economies and Policy*, vol. 6, no. 1, 1972, pp. 3-9
LOW, S., « Public space, politics and democracy », In S. Low (eds.), *On the plaza. The politics of public space and culture*. Austin : University of Texas Press, 2000, pp. 238-247
LOW, S., SMITH, N., « Introduction », In *The politics of public space*, New York : Routledge, 2006, pp. 1-16
LOWENTHAL, D., (eds.), *Environmental perception and behavior*. Chicago : University of Chicago Department of Geography, 1967
LUCAS, R., « Taking a line for a walk: walking as an aesthetic practice », In T. Ingold and J.L. Wergunst (eds.), *Ways of walking. Ethnography and practice on foot*, Aldershot, England : Ashgate, 2008, pp. 169-184
LUGON, O., « Le marcheur », *Études photographiques*, no. 8, 2000, pp. 68-91
LUND, K., « Seeing in motion and the touching eye », *Etnofoor*, vol. 18, no. 1, 2005, pp. 27-42
LYNCH, K., « A walk around the block », *Landscape*, vol. 8:3, 1959, p. 24-34
LYNCH, K., *L'image de la cité,* (trad.) M.F. Venard et Jean-Louis Vénard, Paris : Dunod, 1999 [1960]
MACAULEY, D., « Walking the city. An essay on peripatetic practices and politics *», Capitalism Nature Socialism: a Journal of Ecology*, vol. 11, no. 4, 2000, pp. 3-43

MACLEOD, G., WARD, K., « Spaces of utopia and dystopia. Landscaping the contemporary city », *Geografiska Annaler*, vol. 84, no. 3-4, 2002, pp. 153-170
MADANIPOUR, A., « Why are the design and development of public spaces significant for cities? », *Environment and Planning*, vol. 26, 1999, pp. 879-891
MADDEN, D.J., « Revisiting the end of public space. Assembling the public in an urban park », *City & Community*, vol. 9, no. 2, 2010, pp. 187-207
MADESCLAIRE, I., *Les zones piétonnières dans les centres des villes*, Paris : Centre de sociologie urbaine, 1971
MAFFESOLI, M., *Le temps des tribus. Le déclin de l'individualisme dans les sociétés de masse*, Paris : Méridiens Klincksieck, 1988
MAILLARD, C., « Athènes la nouvelle tragédie grecque », *Urbanisme*, no. 240, 1989, pp. 76-79
MAKOVSKY, P., « Pedestrian cities », *Metropolis Magazine*, august/september 2002
MALOUTAS, Th., « Segregation, social polarization and immigration in Athens during the 1990s. Theoretical expectations and contextual difference », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 31, no. 4, 2007, pp. 733-758
MALOUTAS, Th., « Segregation, social polarization and immigration in Athens during the 1990s. Theoretical expectations and contextual difference », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 31, no. 4, 2007, pp. 733-758
MALPAS, J*., Place and experience. A philosophical topography*, Cambridge, New York : Cambridge University Press, 1999
MALVERTI, X., « La conception de la voirie. Enjeu de la modernité », Dans C. Ghorra-Gobin (dir.), *Penser la ville de demain, qu'est-ce qui institue la ville ?*, Paris : L'Harmattan, 1994, pp. 75-82
MANGIN, D., *La ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*, Paris : La Villette, 2004
MARCUS, C., COOPER, C.C., RUSSELL, R., « Urban plazas », In C. Marcus and C.C. Cooper (eds.), *People places. Design guidelines for urban open space*, New York : Van Nostrand-Reinhold, 1990, pp. 13-84
MARCUSE, P., « Occupy and the provision of public space: the city's responsibilities », *In* R. Shiffman et al. (eds.), *Beyond Zuccotti park. Freedom of assembly and the occupation of public space,* Oakland, CA : New Village Press, 2012*,* pp. 265-270
MARCUSE, P., « The paradoxes of public space », *Journal of Architecture and Urbanism*, vol. 38, no. 1, 2014, pp. 102-106
MARCUSE, P., « Whose right(s) to what city? », In N. Brenner, P. Marcuse and M. Mayer (eds.)*, Cities for people, not for profit. Critical urban theory and the right to the city*, Oxford : Routledge, 2012, pp. 24-41
MARIANI-ROUSSET, S., « La méthode des parcours dans les lieux d'exposition », Dans M. Grosjean et J.-P. Thimbaud (dir.), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille : Éditions Parenthèses*,* 2001, pp. 29-44
MARIN, Y., « La reconquête du centre urbain et le déplacement des problèmes en périphérie », Dans CREHU (dir.), *L'espace urbain européen, ou que faire du centre ville ?*, Besançon : Annales littéraires de l'Université de Franche-Comté, 1996, pp. 51-68
MARTIN, J.Y., « Une géographie critique de l'espace du quotidien. L'actualité mondialisée de la pensée spatiale d'Henri Lefebvre », *Journal of Urban Research*, no. 2, 2006 [En ligne]
MARTIN, R., *L'urbanisme dans la Grèce antique*, Paris : A. et J. Picard, 1956
MARTINEAU, S., « L'observation en situation. Enjeux, possibilités et limites », *Recherches Qualitatives*, no. 2, 2005, pp. 5-17
MASON, J., DAVIES, K., « Coming to our senses? A critical approach to sensory methodology », *Qualitative Research*, vol. 9, no. 5, 2009, pp. 587-603
MASSCHELEIN, J., « E-ducating the gaze. The idea of a poor pedagogy », *Ethics and Education*, vol. 5, no. 1, 2010, pp. 43-53
MASSEY, D., « Places and their pasts », *History Workshop Journal,* vol. 39, no. 1, 1995, pp. 182-192
MASSEY, D., *For space*, London : Sage, 2005
MASSIMILIANO, F., MANDRELLI. D.O., *Città. Less aesthetics, more ethics*, Venezia : Marsilio, 2000
MATALON, B., *La marche à pied comme moyen de déplacement. Étude exploratoire*, Marseille : BETEREM, 1976
MATEO-BABIANI, I., IEDA, H., « Theoretical discourse on sustainable space design. Towards creating and sustaining effective sidewalks », *Business Strategy and the Environment*, vol. 14, no. 5, 2005, pp. 300-314
MATEO-BABIANO, I.B., IEDA, H. « The sociology of street use in Edo and colonial Manila », In *The 8th International Conference of Eastern Asia Society for Transportation Studies*, Sourabaya, Indonesia, 16-19 novembre 2009
MAU, B., « Urbanity, revised », *World Policy Journal*, vol. 27, no. 4, 2010, pp. 17-22
MAUSS, M., *Les techniques du corps, Sociologie et anthropologie*, Paris : Presses Universitaires de France, 1950
MAZOWER, M., *Inside Hitler's Greece. The experience of occupation 1941-44*, London : Yale University Press, 1994
McDONOUGH, T., *The situationists and the city*, London : Verso, 2009
MEHRABIAN, A., *Public places and private spaces. The psychology of work, play, and living environments*, New York : Basic books, 1976
MEHRABIAN, A., RUSSEL, J.A., *An approach to environmental psychology*, Cambridge, Massachusetts : MIT Press, 1974
MEHTA, V., « Evaluating public space », *Journal of Urban Design*, vol. 19, no.1, 2014, pp. 53-88
MEHTA, V., « Lively streets. Determining environmental characteristics to support social behavior », *Journal of Planning Education and Research*, vol. 27, no.2, 2007, pp. 165-187
MEHTA, V., « Look closely and you'll see, listen carefully and you will hear. Urban design and social interaction on streets », *Journal of Urban Design*, vol. 14, no. 1, 2009, pp. 29-64
MENDIETA, E., « Occupy: to dwell in the space of the attentive solicitude », *Society and Space*, 18 novembre 2011
MERCHANT, N., « *Got a meeting? Take a walk* », TED presentation, february 2013
MERLIN, P., *L'urbanisme*, Paris : Presses Universitaires de France, 2007
MESEROLE, W.H., « The qualitative character of pedestrian traffic », *American Marketing Journal*, vol. 2, no. 3, 1935, pp. 157-162
METHORSY, R., MONTERDE I BORT, H., RISSER, R., et al., *Pedestrians' quality needs*, Cheltenham : Walk21, COST 358
MIAUX, S., « Comment la façon d'envisager la marche conditionne la perception de l'environnemenet urbain et le choix des itinérarires piétonniers. L'expérience de la marche dans deux quartiers à Montréal », *RTS*, no. 101, 2008, pp. 327-351

MIAUX, S., L'itinéraire, ou l'expérience du piéton dans la perspective de l'aménagement urbain, thèse de doctorat, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 2005
MICHAUD, V., SEGRESTIN, B., *Marche (la) au coeur des mobilités : une démarche innovante.* Vincennes : RATP, DGIDD, UPCI, 2008
MICHAUD, Y., « Variétés du déplacement », Dans *611e conférence de l'Université de tous les savoirs*, 5 décembre 2006
MIDDLETON, J., « Stepping in time. Walking, time, and space in the city », *Environment and Planning*, vol. 41, no. 8, 2009, pp. 1943-1961
MIDDLETON, J., « Walking city », In R. Hutchison (eds.), *Encyclopedia of urban studies*, Thousand Oaks, Calif. : SAGE Publications, 2010, pp. 958-960
MIGNOT, C., *Mobilité urbaine et déplacements non motorisés*, Paris : La Documentation française, 2001
MIKE, M., « These boots are made for walking...Mundane technology, the body and human-environment relations », *Body Society*, vol. 6, no. 3-4, 2000 , pp.107-126
MILGRAM, S., « The experience of living in cities », *Science*, vol. 167, no. 3924, 1970, pp. 1461-1468
MILTON KEYNES DEVELOPMENT CORPORATION, *The plan for Milton Keynes*, Milton Keynes : MKDC, 1970
MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CADRE DE VIE, MINISTÈRE DES TRANSPORTS, *En rues libres : cours urbains, rues à priorité piétonne*, Paris : CETUR, 1979
MINISTÈRE DES TRANSPORTS, CETUR, Les Réalisations d'espaces piétons dans le cadre de quelques villes françaises : catalogue de cas, de la conception à la réalisation, Paris : CETUR, 1982
MINSHULL, D., *The vintage book of walking*, London : Vintage, 2000
MIRKOVIC, A., « Who owns Athens? Urban planning and the struggle for identity in neo-classical Athens (1832-1843) », *Cuadernos de Historia Contemporánea,* vol. 34, 2012, pp. 147-158
MITCHELL, D., « The end of public space? People's park. Definitions of the public and democracy », *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 85, no. 1, 1995, pp. 108-133
MITCHELL, D., « There's no such thing as culture. Towards a reconceptualization of the idea of culture in geography », *Transactions of the Institute of British Geographers*, vol. 20, no. 1, 1995, pp. 102-116
MOLES, A., « La perception humaine des rues piétonnes », Dans L'Académie nationale des arts de la rue (dir.)*, Livre blanc des arts de la rue*, Centre de Recherche et de Rencontres d'urbanisme, Paris : CRRU, 1979, pp. 31-39
MOLES, A., ROHMER, E., *Labyrinthes du vécu. L'espace matière d'actions*, Paris : Librairie des Méridiens, 1982
MONDADA, L., *Décrire la ville. La construction des savoirs urbains dans l'interaction et dans le texte*, Paris : Anthropos, 2000
MONGIN, O., *La condition urbaine. La ville à l'heure de la mondialisation*, Paris : Seuil, 2005.
MONNET, J., « La symbolique des lieux. Pour une géographie des relations entre espace, pouvoir et identité », *Cybergeo,* no. 56, 1998, (http://193.55.107.45/GEOCULT/texte/MONET.htm)
MONNET, J., « Ville et loisirs. Les usages de l'espace public », *Historiens & Géographes,* no. 419, juillet-août 2012, p.201-213
MONTANDON, A., « Le paysage du promeneur », *Revue germanique internationale*, vol. 7, 1997, pp. 193-203
MONTGOMERY, J., « Making a city. Urbanity, vitality and urban design », *Journal of Urban Design*, vol. 3, no. 1, 1998, pp. 93-116
MONTIGNY, L.D., LING, R., ZACHARIAS, J., « The effects of weather on walking rates in nine cities », *Environment and Behavior*, vol. 44, no. 6, 2012, pp. 821-840
MORAT, D., (eds.), *Sounds of modern history. Auditory cultures in 19th and 20th century Europe*, New York : Berghahn Books, 2014
MOREL-BROCHET, A., « Un point sur l'habiter. Heidegger, et après... », *EspacesTemps.net*, 2008 [En ligne]
MORIN, E., « Le grand dessein », *Le Monde*, 22-23 septembre 1988
MORISSET, L.K., NOPPEN, L., « Québec, la renaissance d'un tout autre centre-ville », *La revue d'architecture ARQ*, no. 107, 1999, pp.24 -38
MORRA, J., SMITH, M., (eds.), *Visual culture. Experiences in visual culture,* New York : Routledge, 2006
MORRIS, B., « What we talk about when we talk about 'walking in the city' », *Cultural Studies*, vol. 18, no. 5, 2004, pp. 675-697
MOUDON, A.V., HESS, P.M., SNYDER, M.C., and al., « Effects of site design of pedestrian travel in mixed-use, medium-density environments », *Transportation Research Record*, no. 1579, 1997, pp. 48-55
MOUDON, A.V.*, Public streets for public use*, New York : Columbia University Press, 1991
MOUGHTIN, C., « The European city street, part 1. Paths and places », *The Town Planning Review*, vol. 62, no. 1, 1991, pp. 51-77
MOUSSAÏD, M., HELBING, D., GARNIER, S., and al., « Experimental study of the behavioural mechanisms underlying self-organization in human crowds », *Proc. R. Soc. B*, vol. 276, 2009, pp. 2755-2762
MOUSTAKAS, C., *Phenomenological research methods*, Thousand Oaks, California : Sage, 1994
MUHLARD, N., « A short history of pedestrian safety policies in western Europe », In *ICTCT Workshop*, Beijing, China, 2-3 april 2007
MUMFORD, L., « The neighborhood and the neighborhood unit », *The Town Planning Review*, vol. 24, no. 4, 1954, pp. 256-270
MUMFORD, L., *Le piéton de New York*, (trad.) G. Loudière, M. Perret et R. Tricoire, Paris : Le Linteau, 2001
MUMFORD, L., *The city in history. Its origins, its transformations, and its prospects*, New York : Harcourt, Brace & World, 1961
MUMFORD, L., *The highway and the city*, New York : Harcourt, Brace & World, 1963
MUNN, N.D, « Excluded spaces. The figure in the Australian aboriginal landscape », *Critical Inquiry*, vol. *22*, no. 3, 1996, pp. 446-465
MUNTANOLA-THORNBERG, J., « The identity of the body and the appropriation of the places », In *Appropriation of Space*, Louis Pasteur University Strasbourg, Strasbourg, France, 21-25 June 1976
MURARD, F., « Développer la marche en ville, pourquoi et comment », *Techni.Cités*, no. 227, 2012

MUSIL, R., *L'homme sans qualités*, Paris : Seuil, 1957 [1931]
NADERI, J.R., BARANI, R., « Capturing impressions of pedestrian landscapes used for healing purposes with decision tree learning », *Landscape and Urban Planning*, vol. 73, no. 2-3, 2005, pp. 155-166
NASAR, J. L., YURDAKUL, P.A., « Patterns of behavior in urban public spaces », *Journal of Architectural and Planning Research*, vol. 7, no. 1, 1990, pp. 71-85
National Consumer Council, What's wrong with walking? A consumer review of the pedestrian environment, London : HMSO, 1987
NEAD, L., *Victorian Babylon. People, streets and images in nineteenth-century London*, New Haven : Yale University Press, 2000
NETTO, V., « Urbanity as becoming », In D. De Aguiar and V. Netto (eds.), *Urbanidades*, Rio : Ed. Letra e Imagem, 2012, pp. 33-60
NEUFERT, E., *Les éléments des projets de construction*, Paris : Dunod, 1996 [1936]
New York City Walk, (http://www.newyorkcitywalk.com)
NEWMAN, O., *Creating defensible space*, Washington D.C : U.S. Departement of Housing and Urban Development, Office of Policy Development and Research, 1996
NEWMAN, P., JENNINGS. I., *Cities as sustainable ecosystems principles and practices*, Washington, D.C. : Island Press, 2008
NICHOLSON, G., *The lost art of walking. The history, science, philosophy, and literature of pedestrianism*, New York : Riverhead Books, 2008
NICOULAUD, O., « L'espace public de voirie », *Paris-Projet*, no. 30-31, 1993, pp. 44-49
NISSEN, S., « Urban transformation from public and private space to spaces of hybrid character », *Sociologický časopis/Czech Sociological Review*, vol. 44, no. 6, 2008, pp. 1129-1149
NORBERG-SCHULZ, C., *The concept of dwelling. On the way to figurative architecture*, New York : Rizzoli, 1993
NORTON, P.D., *Fighting traffic the dawn of the motor age in the American city*, Cambridge, Massachusetts : MIT Press, 2008
NOURISSON, D.,VAILLANT, A., « *Introduction »*, Dans A. Vaillant (dir.), *Corps en mouvement*, Saint-Étienne : Publications de l'Université de Saint-Étienne, 1996, pp. 7-12
O'SULLIVAN, T.M., *Walking in roman culture*, Cambridge : Cambridge University Press, 2011
OCDE, Better towns with less traffic, Paris : OCDE, 1975
OCDE, Safety of vulnerable road users, Paris : OCDE, 1998
OCDE, *Streets for people*, Paris : OCDE, 1974
OCDE, Studies on the social costs of urban road transport (Noise and pollution), Paris : ECMT, 1972
OCEJO, R.E., TONNELAT, S., « Subway diaries. How people experience and practice riding the train », *Ethnography*, vol. 15, no. 4, 2013, pp. 493-515
OFFNER, J-M., *Les déplacements piétonniers Analyse bibliographique*, Arcueil : Institut de recherche des transports, 1981
OFFNER, J.-M., « Enjeux politiques de la marche à pied », *Métropolis*, no. 75, 1986, pp. 18-21
OFFNER, J.-M., « Le piéton enchaîné ? Plaidoyer pour le vagabondage », *Recherche-Transport-Sécurité*, no. 3, 1984, pp. 23-25
OFFNER, J.-M., « Les déplacements piétonniers et leur évolution », Dans *Dix années d'espaces piétons. Bilan et perspectives d'avenir*, Lyon, France, 21-22 mars 1984, Paris : CECOD, 1984, pp. 15-23
OHANA, D., *The futurist syndrome*, Brighton : Sussex Academic Press, 2010
OJA, P., VUORI, I., PARONEN, O., « Daily walking and cycling to work. Their utility as health enhancing physical activity », *Patient Education and Counseling*, vol. 33, 1998, pp. 87-94
OLSEN, D. J., *The city as a work of art. London, Paris, Vienna,* New York : Yale University Press, 1986
ONEIL, M., HUBBARD, P., « Walking, sensing, belonging. Ethnomimesis as performative praxis », *Visual Studies*, vol. 25, no. 1, 2010, pp. 46-58
OOSTERMAN, J., « Welcome to the pleasure dome. Play and entertainment in urban public space. The example of the Sidewalk café », *Built Environment*, vol. 18, no. 2, 1978, pp. 155-164
ORFEUIL, J.-P., *Je suis l'automobile*, Paris : L'Aube, 1994
ORFEUIL, J.-P., *Mobilités urbaines, l'âge des possibles*, Paris : Les Carnets de l'Info, 2008
ORUM, A.M., NEAL, Z.P., (eds.), *Common ground? Readings and reflections on public space*, New York : Routledge, 2010
OSBORN, F.J., « New towns in Britain », *Journal of the American Institute of Planners*, vol. 13, no. 1, 1947, pp. 4-10
OSTROWETSKY, S., « Les centres urbains », Dans C. Ghorra-Gobin (dir.)*, Penser la ville de demain. Qu'est-ce qui institue la ville ?*, Paris : L'Harmattan, 1994, pp. 41-49
OZANNE, F. « De la voirie publique à l'espace public », *Paris-Projet,* no. 30/31, 1993, pp. 161-166
PACCALET, Y., *Le bonheur en marchant*, Paris : Lattès, 2000
PAGONIS T., CHORIANOPOULOS, I., DRYMONITI, S., et al., « Urban competitiveness and sprawl as conflincting panning priorities: the Olympic legacy of Athens », In *Urban Competitiveness and Sprawl 44th ISOCARP Congress*, Dalia, China, 19-23 september 2008
PAGONIS, A., « The evolution of metropolitan planning policy in Athens over the last three decades: linking shifts in the planning discourse with institutional changes and spatial transformation », In *Changing cities: spatial, morphological, formal and socioeconomic dimensions*, Skiathos, Greece, 18-21 june 2013
PANERAI, Ph., CASTEX, J., DEPAULE, J.-Ch., *Formes urbaines. De l'îlot à la barre*, Marseille : Parenthèses, 1997
PANERAI, Ph., *Élements d'analyse urbaine*, Bruxelles : Archives d'architecture moderne, 1980
PANOFKSY, E., *La perspective comme forme symbolique*, Paris : Minuit, 1976
PAPAGEORGIOU-VENETAS, A., *Athens. The ancient heritage and the historic cityscape in a modern metropolis*, Athens : The Archeological Society at Athens Library, 1994
PAPAGEORGIOU-VENETAS, A., *Intégration urbaine. Essai sur la réhabilitation des centres urbains historiques et leur rôle dans l'espace structuré de l'avenir*, Paris : Vincent, Fréal et Cie, 1971

PAPASTERGIADIS, P., « Traces left in cities » In L.Van Schaik and P. Lyssiotis (eds.), *Poetics in architecture*, London : Architectural Design, 2002, pp.45-51
PAPON, F., « Les modes oubliés. Marche, bicyclette, cyclomoteur, motocyclette », *Recherche Transports Sécurité,* no. 56, juillet-septembre 1997, pp. 61-75
PAQUOT, T., « Centre », Dans D. Pumain, Th. Paquot et R. Kleinschmager (dir.)*, Dictionnaire la ville et l'urbain*, Paris : Economica, 2006, pp. 46-47
PAQUOT, Th., « Corps à corps avec la ville », *Urbanisme*, no. 325, 2002, pp. 31-70
PAQUOT, Th., « Éloge de la rue ou quand l'art urbain soigne les dehors ? », *Flux*, no. 66-67, octobre 2006-mars 2007, pp. 127-133
PAQUOT, Th., « Habitat, habitation, habiter », *Informations sociales*, no. 123, 2005, pp. 48-54
PAQUOT, Th., « L'art de marcher dans la ville », Dans *La ville à trois vitesses : getrification, relégation, périurbanisation*, no. 303, 2004, pp. 201-214
PAQUOT, Th., *Des corps urbains. Sensibilités entre béton et bitume*, Paris : Autrement, 2006
PAQUOT, Th., *L'espace public*, Paris : La Découverte, 2009
Paris : Ministère délégué au Tourisme, Direction du Tourisme, laboratoire SET UPPA-CNRS, 2005
PARK, R. E., « La ville comme laboratoire social », Dans Y.Grafmeyer et I. Joseph (dir.), *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris : Flammarion, 2004, pp. 167-184
PARK, R.E., « La ville. Propositions de recherche sur le comportement humain en milieu urbain », Dans Y. Grafmeyer et I. Joseph (dir.), *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris : Flammarion, 2004, pp. 83-130
PARSONS, D. L., *Streetwalking the metropolis. Women, the city and modernity*, New York : Oxford University Press, 2000
PATRIKIOS, T., « Rues d'Athènes », *La pensée du Midi*, no. 11, 2003, pp. 136-137
PATTON, M. Q., *How to use qualitative methods in evaluation*, Newbury Park, California : Sage Publications, 1987
PAUL, I., QUEMADA, B., *Trésor de la langue française. Dictionnaire de la langue du XIX*[e] *et du XX*[e] *siècle, 1789-1960*, vol. 13, Paris : Gallimard, 1988
PAUMIER, C.B., *Creating a vibrant city center. Urban design and regeneration principles*, Washington, D.C. : Urban Land Institute, 2004
PEDEN, M.M., World report on road traffic injury prevention, Geneva : WHO, 2004
Pedestrians Liberation, (http://pedestrianliberation.org)
PÉNEAU, J.-P., « Les ambiances urbaines », Dans M.F. Mattei et D. Pumain (dir.), *Données urbaines,* Paris : Economica, 2000, pp. 375-386
PEPELASIS-MINOGLOU, I. « Land transport public works in Greece during the 1920s », *The Journal of Transport History*, no. 19, 1988, pp. 33-49
PEPONIS, J., « Space culture and urban design in late modernism and after », *Ekistics,* vol. 56, no. 334-335, 1989, pp. 93-100
PEREC, G., *Espèces d'espaces, L'espace critique*, Paris : Galilée, 2000
PERRINE, M., « L'espace public des Docklands : quand le privé fait la ville / The public spaces of the Docklands: urban development and the private sector », *Géocarrefour*., vol. 76 no. 1, 2001, pp. 31-38
PERRY, C., « The neigborhood unit », In M. Larice and E. Macdonald (eds.), *The urban design reader,* New York : Routledge, 2007, pp. 54-65
PETERS, K., HAAN, H.D., « Everyday spaces of inter-ethnic interaction. The meaning of urban spaces in the Netherlands », *Lesure/Loisir*, vol. 35, no. 2, 2011, pp. 169-190
Petit Journal, no 194, 1894
PETIT, A., « Le vide et le lieu », Dans M. Mangematin, Ph. Nys et Ch. Younes (dir.), *Le sens du lieu*, Bruxelles : Ousia, 1996, pp. 35-44
PETITEAU, J.-Y., « La méthode des itinéraires : récits et parcours », Dans M. Grosjean et J.-P. Thimbaud (dir.), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille : Éditions Parenthèses, 2001, pp. 63-78
PETSIMERIS, P., « Le grand Londres entre polarisation sociale et gentrification », Dans J. Chevalier et J-P. Peyon (dir.)*, Au centre des villes, dynamiques et recompositions*, Paris : L'Harmattan, 1994, pp. 151-171
PETSIMERIS, P., « Une méthode pour l'analyse de la division ethnique et sociale de l'espace intramétropolitain du Grand Londres », *L'espace Géographique*, no. 2, 1995, pp. 139-153
PETSIMERIS, P., « Urban decline and the new social and ethnic divisions in the core cities of the italian industrial triangle », *Urban Studies*, vol. 35, no. 3, 1998, pp. 449-465
PFEIFFER, F., INOUE, H., « Walking. Technology and biology », *Philosophical Transactions of the Royal Society of London A*, no. 365, 2007, pp. 3-9
PHILIBERT, J.-P., « Les espaces piétons et les plans de circulation », Dans *Dix années d'espaces piétons. Bilan et perspectives d'avenir,* Lyon, France, 21-22 mars 1984, Paris : CECOD, 1984, pp. 104-109
PHILLIPS, A., « Cultural geographies in practice. Walking and looking ». *Cultural Geographies*, vol. 12, no. 4, 2005, pp. 507-513
PICKERING, T. G., « In praise of walking. An antidote to increasing health care costs in the elderly? », *The Journal of clinical hypertension*, vol. 3, no. 6, 2007, pp. 380-382
PILE, S., « The problem of London or how to explore the moods of the city », In, N. Leach (eds.), *Hieroglyphics of space. Reading and experiencing the modern metropolis*, New York : Routledge, 2002, pp. 203-216
PINCHEMEL, P., « L'aventure géographique de la terre », Dans A. Bailly, R. Ferreas et D. Pumain (dir.), *Encyclopédie de géographie*, Paris : Economica, 1995, pp. 3-21
PINK, S., « An urban tour. The sensory sociality of ethnographic place-making », *Ethnography*, vol. 9, no. 2, 2008, pp. 175-196
PINOL, J.-L., (dir.), *Histoire de l'Europe urbaine. De l'Ancien Régime à nos jours. Expansion et limite d'un modèle*, Paris : Seuil, 2003
PINON, P., « La formation des espaces publics parisiens, des origines à la fin du XVII[e] siècle », Dans S. Texier (dir.), *Voies publiques. Histoires & pratiques de l'espace public à Paris*, Paris : Pavillon de l'Arsenal, 2006, pp. 36-44

POCOCK, D.C.D., « Introduction: Imaginative literature and the geographer », In D.C.D. Pocock (eds.), *Humanistic geography and literature. Essays on the experience of place*, London : Croom Helm, 1981, pp. 9-19
POCOCK, D.C.D., « La géographie humaniste », Dans A. Bailly (dir.), *Les concepts de la géographie humaine*, Paris : Masson, 1984, pp. 139-142
POE, E.A., « The man of the crowd », In *Tales,* London : Wiley & Putman, 1846, pp. 219-228
POETE, M., *La promenade à Paris au XVII*[e] *siècle*, Paris : Armand Colin, 1913
POJANI, D., « Urban design ideology and power use of the central square in Tirana during one century of political transformations », *Planning Perspectives*, vol. 30, no. 1, 2015, pp. 67-94
POLYZOS, S., ARABATZIS, G., TSIANTIKOUDIS S., « The attractiveness of archaeological sites in Greece. A spatial analysis », *International Journal of Tourism Policy and Research*, vol. 3, 2007, pp. 246-266
POLYZOU, I., I*nsertion socio-spatiale des migrants à Athènes. Modes de formation du quartier chinois de Metaxourgio,* thèse de doctorat, Université de Poitier, NTUA, 2014
POMMER, R., SPAETH, D., HARRINGTON, K., *In the shadow of Mies. Ludwig Hilberseimer architect, educator, planner*, New York : The Art Institut of Chicago, Rizzoli International Publications, 1988
POPE, S., *London walking. A handbook for survival*, London : Ellipsis, 2000
POULAKOU-REMPELAKOU, E., TSIAMIS, K., PANTELEAKOS, G., and al., « The mentally ill as a 'spectacle' on the streets of Athens », *Archives of Hellenic Medicine*, vol. 26, no. 4, 2009, pp. 536-543
POZO, A.G., « Public open spaces. Flexibility of their uses in historic and vernacular environments », *ICOMOS Monumentum*, vol. XVIII-XIX, 1979
PRAKASH, G., KRUSE, K.M., (eds.), *The spaces of the modern city. Imaginaries, politics, and everyday life*, Princeton : Princeton University Press, 2008
PRANLAS-DESCOURS, J.-P., VELLY, M., (eds.), *Panoramas européens*, Paris : Pavillon de l'Arsenal, 2000
PRED, A., « Social reproduction and the time-geography of everyday life », *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography*, vol. 63, no. 1, 1981, pp. 5-22
PRESTON, B., « Cost effective ways to make walking safer for children and adolescents », *Injury Prevention*, vol. 1, 1995, pp. 187-190
PREVELAKIS, G., *Athènes. Urbanisme, culture et politique*, Paris : L'Harmattan, 2000
Project for Public Spaces, (http://www.pps.org)
PROJECT FOR PUBLIC SPACES, *How to turn a place around: a handbook for creating successful public spaces*, New York : PPS 2000
PROUST, M.A., *Un hiver à Athènes,* Paris : Hachette, 1860
PUCHER, J., DIJKSTRA, L., « Making walking and cycling safer. Lessons from Europe », *Transportation Quarterly*, vol. 54, no. 3, 2000, pp. 25-50
PUMAIN, D., SAINT-JULIEN, T., FERRAS, R., et al., « La Grèce », In Brunet R. (dir.)*, Géographie universelle de la France,* vol. France, Europe du Sud*,* Hachette-Reclus, Paris-Montpellier*,* 1990, pp. 416-462
PURCELL, M., « Excavating Lefebvre. The right to the city and its urban politics of the inhabitant », *GeoJournal*, vol. 58, 2002, pp. 99-108
PUSHKAREV, B., *Urban space for pedestrians. A report of the Regional Plan Association*, New York : The MIT Press, 1975
PUTMAN, R.D., *Bowling alone. The collapse and revival of american community*, New York : Simon &Schuster, 2000
QUERE, L., BREZGER, D., « L'entrangeté mutuelle des passants. Le mode de coexistence du public urbain », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, no. 57-58, décembre 1992, mars 1993, pp. 89-100
RABAN, J., *Soft city*, Glasgow : William Collins Sons & Co. Ltd, 1974
RAMONET, I., *Géopolitique du chaos*, Paris : Galilée, 1997
RAMSDEN, H., « A walk around the block: creating spaces for everyday encounters », In T. Shortell and E. Brown (eds.), *Walking in the European city. Quotidian mobility and urban geography,* Farnham : Ashgate, 2014, pp. 225-243
RAPOPORT, A., « The study of spatial quality », *Journal of the Aesthetic Education*, vol. 4, no. 4, 1970, pp. 81-95
RAPOPORT, A., HAWKES, R., « The perception of urban complexity », *Journal of the American Institute of Planners*, vol. 36, no. 2, 1970, pp. 106-111
RASMUSSEN, S-E., *Experiencing architecture*, Cambridge, Massachusetts : The MIT Press, 1959
RATOUIS, O., « Le sens de la marche dans le pas de Walter Benjamin », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, no. 57-58, 1992-1993, pp. 71-80
RATP, Marche urbaine et transports publics : espaces, aptitudes et santé publique, Paris : RATP, 2011
RAYMOND, I., « The urban picturesque. An aesthetic experience of urban pedestrian places », *Journal of Urban Design*, vol. 5, no. 2, 2000, pp. 145-180
REEVES, S., FRASER, M., SCHNADELBACH, H., et al., « Engaging augmented reality in public places », In *SIGCHI Conference On Human Factors In Computing Systems* (CHI), Portland, Oregon, USA, 2-7 april 2005
REISS, J.A., « Systematic observation of natural social phenomena », *Sociological Methodology*, vol. 3, 1971, pp. 3-33
RELPH, E., « Geographical experiences and being-in-the-world. The phenomenological origins of geography », In D. Seamon (eds.), *Dwelling, Place and Environment*, Netherlands : Springer Netherlands, 1985, pp. 15-31
RELPH, E., *Place and placelessness*, London : Pion Limited, 1976
REMY, J., « Présentation », Dans Espaces Et Sociétés : Espace public et complexité sociale, no. 62, 1990/2, pp. 5-8
Revue Municipale, no 870, juin 1932, (http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5433994w/f5.image)
REY, A., TOMI, M., HORDÉ, T., et al., *Dictionnaire historique de la langue française*, Paris : Dictionnaires Le Robert, 2010
REYNAUD, A., « Centre et périphérie », Dans A. Bailly, R. Ferras et D. Pumain (dir.), *Encyclopédie de géographie,* Paris : Economica, 1995, pp. 583-599
RIBEY, F., « Pas de piéton pas de citoyen. Marcher en ville, un manifeste de citoyenneté », *Revue des sciences sociales de la France de l'Est*, no. 25, 1998, pp. 35-41

RICHARDS, B., « Approaches and techniques », In OCDE (eds.), *Streets for people*, Paris : OCDE, 1974, pp. 7-28
RICHARDSON, M., « Culture and the urban stage. The nexus of seeting behavior and image in urban places », In J. Altman, A. Rappoport, J.F. Wolhwill (eds.), *Human behavior and environment*, New York : Plenum Press, 1980, pp. 209-242
RICHARDSON, T., JENSEN, O.B., « Linking discourse and space. Ttowards a cultural sociology of space in analysing spatial policy discourses », *Urban Studies,* vol. 40, no. 1, 2003, pp. 7-22
RIEG, J., « Et si on inventait la « piétonique » ? », *Chronos*, 4 novembre 2014
RIFKIN, J., *La fin du travail,* Paris : La Découverte, 1997
RINZLER, C.A., *Leonardo's foot. How 10 toes, 52 bones, and 66 muscles shaped the human world*, New York : Bellevue Literary Press, 2013
ROBERT, F., *Le piéton, étude jurisprudentielle de ses droits et de ses obligations*, Paris : Dalloz, 1942
ROBERT, S., « Critique du centre historique comme figure de la durabilité », Dans N. Blanc et J. Lolive (dir.)*, Aimons la ville !*, La Tour d'Aigues : Édition de l'aube, pp. 121-127
ROBERTSON, K.A., « Pedestrianization strategies for downtown planners. Skywalks versus pedestrian malls », *Journal of the American Planning Association*, vol. 59, no. 3, 1993, pp. 361-370
ROBERTSON, K.A., « Pedestrians and the American downtown »*, The Town Planning Review*, vol. 64, no. 3, 1993, pp. 273-286
ROMAINS, J., *La vie unanime, poème 1904-1907*, Paris : Gallimard, 1983 [1926]
ROSENBERG, E., « Walking in the city. Memory and place *»*, *The Journal of Architecture*, vol. 17, no. 1, 2012, pp. 131-149
ROSSI, A., *L'architecture de la ville*, (trad.) F. Brun, Paris : L'Équerre, 1984
ROUILLARD, D., Superarchitecture. Le futur de l'architecture 1950-1970, Paris : La Vilette, 2004
ROUSSEAU, J.-J., RODIER, H., *Les rêveries du promeneur solitaire*, Paris : Garnier, 1960
ROUSSELOT, E., *Zones piétonnes et animation des centres villes. Un exemple, Metz*, thèse de doctorat, Institut d'Études Politiques, 1981
ROWE, C., KOETTER, F., *Collage City*, Cambridge, Massachusetts : MIT Press, 1978
ROZENBLAT, C., *Les villes portuaires en Europe : analyse comparative*, Montpellier : Maison de la géographie, 2004
RUBENSTEIN, H.M., *Pedestrian malls, streetscapes, and urban spaces*, New York : Wiley, 1992
RUDOFSKY, B., *Streets for people, a primer for Americans*, New York : Doubleday & Company Inc., 1969
Rues de l'Avenir, (http://www.ruedelavenir.com)
RYAN, D., « Street Caracter », *Building Material*, no.16, autumn 2007, pp. 42-47
RYAN, Z., *The good life. New public spaces for recreation*, New York : Van Alen Institute, 2006
RYAVE, A.L., SCHENKEIN, J.N., *Notes on the art of walking*, In R. Turner (eds.), *Ethnomethodology. Selected readings*, Harmondsworth : Penguin Education, 1974, pp. 265-274
RYDÉN, G., « Viewing and walking. Swedish visitors to eighteenth-century London », *Journal of Urban History*, vol. 39, no. 2, 2013, pp. 255-274
SABBA, C., « Athènes : le dernier méga rêve de Mélina », *Urbanisme*, no. 274-275, 1994, pp. 98-99
SABLET, M.D., *Des espaces urbains agréables à vivre. Places, rues, squares et jardins*, Paris : Moniteur, 1991
SADLER, S., *The situationist city*, Cambridge : The MIT Press, 1998
SAFETYNET EU, « Pedestrians and cyclists », *Safetynet*, 2009
SALIGNON, B., « Le seuil, un chiasme intime dehors », Dans M. Mangematin, Ph. Nys et Ch. Younes (dir.)*, Le sens du lieu*, Bruxelles : Ousia, 1996, pp. 55-66
SANDYWELL, B., « The myth of everyday life. Ttoward a heterology of the ordinary », *Cultural Studies*, vol. 18, no. 2-3, 2004, pp. 160-180
SANGUIN, A.-L., « La géographie humaniste ou l'approche phénoménologique des lieux, des paysages et des espaces », *Annales de Géographie*, vol. 90, no. 501, 1981, pp. 560-587
SANSON, P., (dir.), *Le paysage urbain. Représentations, significations, communication*, Paris : L'Harmattan, 2007
SANSOT, P., « Autour de l'accessibilité aux espaces publics », *Espaces et Sociétés,* vol. 2, no. 62, 1990, pp. 77-82
SANSOT, P., *Du bon usage de la lenteur*, Paris : Payot & Rivages, 1998
SANSOT, P., *Poétique de la ville*, Paris : Payot & Rivages, 2004
SANTOS, M., *La nature de l'espace. Technique et temps, raison et émotion*, (trad.) M.H. Tiercelin, Paris : L'Harmattan, 1997
SARKIS, H., DWYER, M., KIBARER, P., *Two squares. Martyrs Square, Beirut, and Sirkeci Square, Istanbul*. Cambridge, Massachusetts : Harvard University, Graduate School of Design, 2006
SASSEN, S., « The global street comes to Wall Street », *Possible Futures*, 22 november 2011
SASSEN, S., *La ville globale. New York, Londres, Tokyo,* Paris : Descartes & Cie, 1996 [1991]
SAUGET, S., « Les mobilités vues depuis les gares parisiennes avant 1914 », Dans *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilite ? État des lieux, enjeux et perspectives de recherche,* Dans M. Flonneau, V. Guigueno et B. Latour B. (dir.), Rennes : Presses Unversitaires de Rennes, 2009, pp. 277-288
SAUTER, D., « Walking, time and public space. Perceptions, policies, perspectives », In *Walking City,* Porto, Portugal, 2-3 june 2005
SCHELLE, K.G., *L'art de se promener*, Paris : Payot Rivages, 1996
SCHMID, C., « Henri Lefebvre, the right to the city, and the new metropolitain mainstream », In N. Brenner, P. Marcuse and M. Mayer (eds.)*, Cities for people, not for profit. Critical urban theory and the right to the city*, Oxford : Routledge, 2012, pp. 42-62
SCHMITT-PANTEL, P., « Collective activities and the political in the Greek city », In O. Murray and S. Price (eds.), *The Greek city. From Homer to Alexander,* Oxford : Clarendon Press, 1990, pp. 199-213
SCHULZ-FORBERG, H., London-Berlin. Authenticty, modernity and the metropolis in urban travel writting from 1851 to 1939, Brussels : Presses Inter-universitaires Européennes, 2006
SCHULZ, C.N., *Genius Loci. Paysage, ambiance, architecture*, Brussels : P. Mardaga, 1981

SEAMON, D., « A way of seeing people and place. Phenomenology in environment-behavior research », In S. Wapner, J. Demick, T. Yamamoto, and H Minami (eds.), *Theoretical perspectives in environment-behavior research*, New York : Plenum, 2000, pp. 157-78
SEAMON, D., « The phenomenological contribution to environmental psychology », *Journal of environmental psychology*, vol.*2*, no. 2, 1982, pp.119-140
SEAMON, D., *A geography of the lifeworld, movement, rest and encounter*, London : Groom Helm, 1979
SEAMON, D., MUGERAUER, R., « Dwelling, place and environment. An introduction », In D. Seamon and R. Mugerauer, *Dwelling, place and environment. Towards a phenomenology of person and world,* Dordrecht : Martinus Nijhoff, 1985, pp. 1-12
SEAMON, D., MUGERAUER, R., (eds.), *Dwelling, place and environment. Towards a phenomenology of person and world,* Dordrecht : Martinus Nijhoff, 1985
SEAMON, D., SOWERS, J., « Place and placeness, Edward Relph », In P. Hubbard, R. Kitchen and G. Vallentine G (eds.), *Key texts in human geography*, London : Sage, 2008, pp. 43-51
SENETT, R., « The open city », In *Urban Age Conference*, Berlin, Germany, 10-11 november 2006
SENNET, R., *La chair et la pierre. Le corps et la ville dans la civilisation occidentale*, Paris : Éditions de la Passion, 2002
SENNET, R., *The conscience of the eye. The design and social life of cities*, New York : Knopf, 1990
SENNET, R., *The fall of public man*, Cambridge, London and Melbourne : Cambridge University Press, 1976
SERT, J. L., « Centres of community life », In T.J. Sert and J.L. Rogers (eds.)*, The heart of the city. Towards the humanisation of urban life*, London : Lund Humphries, 1952, pp. 3-16
SHAFTOE, H., *Convivial urban spaces. Creating effective public places*, London : Earthscan, 2008
SHAMBHARKAR, R.M., « The neigborhood unit. Concept as an urban space », *Architecture: time, space and people*, no 30, october 2008, pp. 30-34
SHAMSUDDIN, S., UJANG, N., « Making places: the role of attachement in creating the sense of place for traditionnal streets in Malaysia », *Habitat International*, vol. 32, no. 3, 2008, pp. 399-409
SHAY, E., SPOON, S.C., KHATTAK, A.J., *Walkable environments and walking activity*, Knoxville, Tennessee : Southern Transportation Centre, University of Tennessee, december 2003
SHEHADEH, R., *Palestinian walks. Notes on a vanishing landscape*, London : Profile Books Ltd., 2007
SHELLER, M., URRY, J., « The new mobilities paradigm », *Environment and Planning,* A vol., no. 2, 2006, pp. 207-226
SHIELDS, R., *Places on the margin. Alternative geographies of modernity*, London : Routledge, 1991
SIDERI, E., « Mobility in Thessaloniki. The greek economic crisis and the transformation of mobility », In T. Shortell and E. Brown (eds.), *Walking in the European city. Quotidian mobility and urban geography,* Farnham : Ashgate, 2014, pp. 91-108
SILVERMAN, D., *Doing qualitative research. A practical handbook*, London : Sage Publications, 2005
SIMMEL, G., « Sociology of the senses: visual interaction », In R.E. Park and E.W. Burgess (eds.), *Introduction to the science of sociology*, Chicago : The University of Chicago Press, 1924, pp. 356-360
SIMMEL, G., « The metropolis and mental life (1903) », In G. Bridge and S. Watson, *The blackwell city reader*, Malden, Massachusetts : Blackwell, 2002, pp. 11-19
SIMONIC, T., « Urban landscape as a restorative environment and design considerations », *Acta Agriculturae Slovenica*, vol. 82, no. 2, 2006, pp. 325-332
SIMONSEN, K., « Spatiality, temporality, and the construction of the city », In J.O. Bærenholdt and K. Simonsen (eds.)*, Space odysseys. Spatiality and social relations in the 21st century*, Aldershot : Ashgate, (2004) pp. 43-62
SIMPSON, T.A., « Streets, sidewalks, stores, and stories. Narrative and uses of urban space », *Journal of ContemporaryEthnography*, vol. 29, no. 6, 2000, pp. 682-716
SINCLAIR, I., LICHNESTEIN, R., *Rodinsky's room,* London : Granta, 1999
SITTE, C., *L'art de bâtir les villes. L'urbanisme selon ses fondements artistiques*, (trad.) D. Wieczorek, Paris : Seuil, 1996 [1889]
SIVIGNON, M., *La Grèce sans monuments*, Paris : Hachette, 1978
SKLAVOUNOS, G., *Transports et division sociale de l'espace urbain. Le cas athénien 1834-1974*, thèse de doctorat, Université Paris 10 1983
SMITH, A.C., SCHANK SMITH, K., « Architecture as inspired machine », *Built Environment*, vol. 31, no. 1, 1978, pp. 79-88
SMITH, N., *The new urban frontier. Gentrification and the revanchist city*, New York : Routledge, 1996
SMITHSIMON, G., « Dispersing the crowd. Bonus plazas and the creation of public space », *Urban Affairs Review*, vol. 43 no. 3, 2008, pp. 325-351
SNELL, S., « Taking a turtle for a walk: reshaping cities by seeking spatial justice », *Fast Forward Weekly*, 2 april 2014
SÖDERSTRÖM, O., « Vers une géographie de l'espace public », *Architecture et comportement,* vol. 7, no. 1, 1991, pp. 47-60
SOJA, E. W., *Postmetropolis. Critical studies of cities and regions*, Malden, Massachusetts : Blackwell Pub, 2000
SOJA, E., *Seeking spatial justice*, Minneapolis : University of Minnesota Press, 2010
SOLNIT, R., *Wanderlust, a history of walking*, New York : Viking, 2000
SOMMER, R., *Milieux et modes de vie. À propos des relations entre environnement et comportement*, (trad.) S. El Sayegh, Paris : Infolio, 2003
SORKIN, M., « Introduction. Variations on a theme park », In M. Sorkin (eds.), *Variations on a theme park. The new American city and the end of public space*, New York : Hill and Wang, 1992, pp. xi-xv
SOTIRIADOU, V., *Conservation du centre historique - réhabilitation urbaine. Le cas du centre historique d'Athènes-Plaka*, thèse de doctorat, Université de Lille, 1985
SOUBEYRAN, O., « Espace public aménagement et environnement », Dans V. Berdoulay, P.C. Da Costa Gomes et J. Lolive (dir.), *L'espace public à l'epreuve. Régressions et émergences,* Pessac : Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 2004, pp. 31-28
SOUTHWORTH, M., OWENS, P.M., « The evolving metropolis. Studies of community, neighborhood, and street form at the urban edge», *Journal of the American Planning Association*, vol. 59, no. 3, 1993, pp. 271-287

SPANN, E. K., *The new metropolis. New York City 1840-1857*, New York : Columbia University Press, 1981
SPARKES, M., « Quickstep: the world is walking faster », *New Scientist*, 4 may 2007
SPOONER, B., « Weavers and dealers. Authenticity and oriental carpets », In A. Appadurai (eds.), *The social life of things. Commodities in cultural perspective*, Cambridge : Cambridge University Press, 1986, pp.195-235
SPRADLEY, J.P., *Participant observation*, New York : Holt. Rinehart and Winston, 1980
SPRADLEY, J.P., *The ethnographic interview*, New York : Holt, Rinehart and Winston, 1979
SPRINGER, S., « Public space as emancipation: meditations on anarchism, radical democracy, neoliberalism and violence », *Antipode,* vol. 43, no. 2, 2011, pp. 525-562
STAEHELI, L.A., THOMPSON, A., « Citezenship, community, and struggles for public space », *The Professional Geographer,* vol. 49, no. 1, 1997, pp. 28-38
STAMPS, A.E., « Enclosure and safety in urbanscapes », *Environment and Behavior*, vol. 37, no. 102, 2005, pp. 102-133
STAUSKIS, G., ECKARDT, F., « Empowering public spaces as catalysers of social interactions in urban communities », *Town Planning and Architecture*, vol. 35, no. 2, 2011, pp. 117-128
STAVRIDIS, S., « Emerging common spaces as a challenge to the city of crisis », *City*, vol. 18, no. 4-5, 2014, pp. 546-550
STAVRIDIS, S., « Heterotopias and the experience of porous public space », In K. Frank and Q. Stevens (eds.), *Loose space. possibility and diversity in urban life*, London : Routledge, 2007, pp. 174-192
STEA, D., « Rats, men and spatial behavior all revisited or what animal geographers have to say to human geogrpahers », *The Professionnal Geographer*, vol. 25, no. 2, 1973, pp. 106-112
STEIN, V., *La reconquête du centre-ville. Du patrimoine à l'espace public*, thèse de doctorat, Université de Genève, 2003
STEWART, K., *A space on the side of the road*, Princeton : Princeton University Press, 1996
STILITZ, I. B., « Pedestrian congestion », In D.V. Canter (eds.), *Architectural psychology*, London : RIBA Publications, 1970, pp. 61-72
STOCK, M., « L'habiter comme pratique des lieux », *Espacestemps.net*, 18 décembre 2004, (http://www.espacestemps.net/articles/habiter-comme-pratique-des-lieux-geographiques/)
STOCK, M., « Théorie de l'habiter. Questionnements » Dans Th. Paquot, M. Lussault et Ch. Younès (dir.), *Habiter, le propre de l'humain. Villes, territoires et philosophie*, Paris : La Découverte, 2007, pp. 103-125
STORPER, M., VENABLES, A.J., « Buzz. Face to face contact », *Journal of Economic Geography,* vol. 4, no. 4, 2004, pp. 351-370
STUDENY, C., « La révolution des transports et l'accélération de la France (1770-1870) », Dans M. Flonneau et V. Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes, 2009, pp. 91-96
STUDENY, C., *L'invention de la vitesse. France, XVIII-XX^e siècle*, Paris : Gallimard, 1995
SVORONOS, N. G., *Histoire de la Grèce contemporaine*, Paris : Presses Universitaires de France, 1953
TAFURI, M., *Architecture and utopia. Design and capitalist development*, Cambridge : The MIT Press, 1976
TAMINI, N., *La saga des pédestrians. La grande histoire de la course à pied. De la nuit des temps à 1896*, vol. 1, Rodez : Edior, 1997
TAN, R.E., VAN DER HOEVEN, F.D., VAN DER SPEK, S.C., (eds.), *Street-level desires. Discovering the city on foot*, Delft : Department of Urbanism, TU Delft, 2009
TANGUY, Y., « Domaine public, usages privés. La place du commerce à Nantes », *Les Annales de la Rechecrhe Urbaine*, no. 57-58, 1992, pp. 46-54
TANIZAKI, J., *Éloge de l'ombre*, (trad.) René Sieffert, Paris : Verdier, 2011 [1933]
TARTAKOWSKY, D., « Quand la rue fait l'histoire », *Pouvoirs*, no. 116, 2006, pp. 19-29
TAUVEL, M., « Conditions de réussite des aménagements piétons », Dans L'Académie Nationale des arts de la rue (dir.), *Livre blanc des arts de la rue*, Centre de Recherche et de Rencontres d'urbanisme, Paris : CRRU, 1979, pp. 69-75
TAUVEL, M., HOOREN, D.V., *Les villes-piétons françaises*, Paris : CECOD, 1977
TAYLOR, N., *Urban planning theory since 1945*, London : Sage, 1998
TAYLOR, R.B., BROOKS, D.K., « Temporary territories? Responses to intrusions in a public setting », *Population and environment*, vol. 3, no. 2, 1980, pp. 135-145
TERRIN, J.-J., « Espace public et accessibilité », Dans J.J. Terrin et J.B. Marie (dir.), *Le piéton dans la ville. L'espace public partagé - Walking in the city: sharing public space: Amsterdam, Copenhagen, Lausanne, London, Lyon, Paris, Wien*, Paris : Parenthèses, 2011, pp. 10-26
TERRIN, J.-J., MARIE, J.B., *Le piéton dans la ville. L'espace public partagé - Walking in the city. Sharing public space: Amsterdam, Copenhagen, Lausanne, London, Lyon, Paris, Wien*, Marseille : Parenthèses, 2011
TESSON, S., *Petit traité sur l'immensité du monde,* Paris : Des Équateurs, 2005
TESTER, K., *The flâneur*, London : Routledge, 1994
THEOTOKAS, G., *Argo*, Brooke M., Tsatsopoulos, A. (trans.), London : Methuen and Co.,1951
THEUREAU, J., « Anthropologie cognitive & analyse des compétences », Dans J.M Barbier, Y. Clot et F. Dubet (dir.), *L'analyse de la singularité de l'action*, Paris : Presses Universitaires de France, 2000, pp. 171-211
THÉZY, M., « Mais où sont les villes d'antan », Dans *Piétons 76 Villes. Les nouveaux espaces piétons*, Paris : CECOD, 1976, pp. 34-37
THIBAUD, J-P., « 'Je, Tu, Il' La marche aux trois personnes », *Urbanisme*, n°359, 2008, pp. 63-65
THIBAUD, J-P., « L'horizon des ambiances urbaines », *Communications*, 2002, vol. 73, no. 73, pp. 185-201
THIBAUD, J.-P., « Des modes d'existence de la marche urbaine », Dans R. Thomas (dir.), *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, Paris : Éditions des archives contemporaines, 2010, pp. 29-45
THIBAUD, J.-P., « Frames of visibility in Public Spaces », *A Forum of Environmental Design*, vol. 14, no. 1, 2001, pp. 42-47
THIBAUD, J.-P., « La méthode de parcours commentés », Dans M. Grosjean et J.-P. Thimbaud (dir.), *L'espace urbain en méthodes*, Paris : Parenthèses, 2009, pp. 79-101
THIBAUD, J.-P., « La parole du public en marche », Dans G. Moser et K. Weiss (dir.), *Espaces de vie : Aspects de la relation home-environnement*, Paris : Armand Colin, pp. 213-234
THOMAS, R., « La marche en ville. Une histoire de sens », *L'Espace Géographique*, vol. 36, no.1, 2007, pp. 15-26

THOMAS, R., « La ville charnelle », *Cosmopolitiques*, no. 15, 2007, pp. 111-120
THOMAS, R., *L'aséptisation des ambiances piétonnes au XXI^e siècle : entre passivité et plasticité des corps en marche, Programme de Recherche Interdisciplinaire 'Ville et Environnement*', Paris : CNRS, MEEDDM, 2010
THOMPSON, C.W., *Walking and the french romantics. Rousseau to Sand and Hugo*, New York : P. Lang, 2003
THOMPSON, H.A., WYCHERLEY, R.E., *The agora of Athens. The history, shape and uses of an ancient city center*, Princeton, New Jersey : The American School of Classical Studies at Athens, 1972
THOREAU, H.-D., *De la marche*, Paris : Mille et une nuits, 2003
THRIFT, A., « Intensities of feeling. Towards a spatial politics of affect », *Geografiska Annaler*, vol. 86, no. 1, 2004, pp. 57-58
TOMAS, F., « L'espace public, un concept moribond ou en expansion ? », *Géocarrefour*, vol. 76, no. 1, 2001, pp. 75-84
TOMAS, F., « Les temporalités du patrimoine et de l'aménagement urbain », *Géocarrefour*, vol. 79, no. 3, 2004, pp. 197-212
TOPALOV, Ch., *L'aventure des mots de la ville*, Paris : R. Laffont, 2010
TOUSSAINT, J.-Y., ZIMMERMAN, M., (dir.), *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Laussane : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2001
TRANSPORT FOR LONDON, *Making London a walkable city. The walking plan for London*, London : TFL, 2004
TREIB, M., « Mapping experience », *Design Quarterly*, no. 115, 1980, pp. 3-32
TREMBLAY, M-A., « The key informant technique. A nonethnographic application », *American Anthropologist*, vol. 59, no. 4, 1957, pp. 688-701
TREVELYAN, G.M., *Clio, a muse and other essays literary and pedestrian*, London : Longmans Green and Co.,1913
TSAVDAROGLOU, CH., MAKRYGIANNI, V., « Urban planning and revolt: a spatial analysis of the december 2008 uprising in Athens », In A. Vradis and D. Dalakoglou (eds.), *Revolt and crisis in Greece. Between a present yet to pass and a future still to come,* London : AK Press/Occupied London, 2011, pp. 29-57
TSIOMIS, Y., « Athènes 1833. La guerre pour la capitale de l'État-Nation », *Études balkaniques*, vol. 12, 2005, pp. 173-176
TSIOMIS, Y., « Parler d'Athènes de 1834 comme on parle de Brasilia de 1964 », *Villes en parallèle*, vol. 9, 1985, pp.15-20
TSIOMIS, Y., FRANGOULIS, T., DULIBINE, B., *Athènes, ville capitale*, Athènes : Ministère de la Culture-Caisse des fonds archéologiques, 1985
TSIOMIS, Y., VIOLEAU, J.L., MANTZIARAS, P., *Ville-cité. Des patrimoines européennes*, Paris : Picard, 1998
TSIRONI, A., « Rôle social et fréquentation des places d'Athènes », *Villes en parallèle*, vol. 9, 1986, pp. 160-176
TUAN, Y-F., *Space and place. The perspective of experience,* Minneapolis : University of Minnesota Press, 2001
TUCKERMAN, Ch., *The greeks of to-day,* New York : G. P. Putmann & Sons, 1872
TURCOT, L., « Promenades et flâneries à Paris du XVII^e au XXI^e siècles. La marche comme construction d'une identité urbaine », Dans R. Thomas (dir.), *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, Paris : Archives Contemporaines, 2010, pp. 65-84
TURNER, B. S., *The body and society. Explorations in social theory*, London : Thousand Oaks, 1996
TURNER, S., SCHOENBERGER, L. « Street vendor livelihoods and everyday politicas in Hanoi, Vietnam. The seeds of a diverse economy? », *Urban Studies*, vol. 49, no. 5, 2012, pp. 1027-1044
TVERSKY, A., KAHNEMAN, D., « The framing of decisions and the psychology of choice », *Science*, vol. 211, no. 4481, 1981, pp. 453-458
TWICKEL, C., « Urban class warfare: are cities built for the rich? », *Der Spiegel*, 21 may 2013
TZONIS, A., RODI, A.P., *Greece. Modern architectures in history*, London : Reaktion, 2013
UNGER, D.G., WANDERSMAN, A., « The importance of neighbors. The social, cognitive, and affective components of neighboring », *American Journal of Community Psychology*, vol. 13, 1985, pp.139-170
UNWIN, R., *L'étude pratique des plans de villes. Introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension*, (trad.) William Mooser, Paris : L'Équerre, 1981
URRY, J., *Sociologie des mobilités, une nouvelle frontiere pour la sociologie*, Paris : Colin, 2005
URRY, J., *Sociology beyond societies. Mobilities for the twenty-first century*, London : Routledge, 2000
UZZELL, D.L., ROMICE, O.R., « L'analyse des expériences environnementales », Dans G. Moser et K. Weiss (dir.), *Espaces de vie. Aspects de la relation homme-environnement*, Paris : Armand Colin, 2003, pp. 49-83
VAN DLEPEN, A., « Life styles and the city. Connecting daily life to urbanity », *Journal of Housing and the Built Environment*, vol. 24, no. 3, 2009, pp. 331-345
VAN VLIET, P, SCHERMERS, G., Sustainable safety: a new approach for road safety in The Netherlands, Rotterdam : TRC, 2000
VERGÈS, E., « L'image dans la ville ou la recherche d'un espace public dans la "société de l'information" ? », *La pensée de midi*, vol. 3, no. 13, 2004, pp. 142-145
VERGUNST, J., « Rhythms of walking. History and presence in a city street », *Space and Culture*, vol. 13, no. 4, 2010, pp. 376-388
VESTERGAARD, M.Q.H., OLESEN, M. HELMER, P.F., « The act of walking. Exemplifying danish pedestrian culture », In T. Shortell and E. Brown (eds.), *Walking in the European city. Quotidian mobility and urban geography,* Farnham : Ashgate, 2014*,* pp. 41-56
VIDLER, A., « The scenes of the street and other essays », In S. Anderson (eds.), *On streets*, Cambridge, Presses Universitaires de France : MIT Press, 1978, pp. 29-107
VILLE DE PARIS, *Doctrine quartiers verts*, Paris : Ville de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements, 2001
VILLE DE PARIS, *Les aménagements des espaces pubics*, Paris : Ville de Paris, Direction de la Voirie et des Déplacements, 2005
VINTILA, P. « Can we overcome automobile dependence », *Cities*, vol. 12, no.1, 1995, pp. 53-65
VIRILIO, P., « Le crépuscule des lieux », *Revue d'Esthétique*, no. 3-4, 1977, pp. 383-394
VIRILIO, P., *Vitesse et politique. Essai de dromologie*, Paris : Galilée, 1977.
VIZOVITI, S., « Emerging immigrant clusters in downtown Athens », In J. Traganou and M. Mitrasinovic (eds.), *Travel, space, architecture*, London : Ashgate, 2009, pp. 320-335
VLASTOS, T., *Architecture du mouvement urbain*, thèse de doctorat, Université de Liège, 1983

VLASTOS, T., THORSON, O., « Walking as a pillar in the sustainable mobility planning », In 21st International Conference Walk21 - Getting Communities Back on their Feet'- 23rd International Workshop of the International Cooperation on Theories and Concepts in Traffic Safety ICTCT, Hague, The Netherlands, 16-19 november 2010
VLASTOS, Th., THORSON, O., « Walking as a pillar in the sustainable mobility planning », In *11th International Conference Walk21*, Hague, The Netherlands, 17-19 novembre 2010
VLES, V., BERDOULAY, V., CLARIMONT, S., Espaces publics et mise en scène de la ville touristique,
VOGNOVIC, I., « Building communities to promote physical activity. A multiscale geographical analysis », *Geografiska Annaler: Series B*, *Human Geography*, vol. 88, no. 1, 2006, pp. 67-90
Voir le site officiel de l'artiste, (http://www.francisalys.com/public/hielo.html)
VOISIN, B., « Espaces publics, espaces de ville, espaces de vie », Dans J.-Y. Toussaint et M. Zimmerman, *User, observer, programmer et fabriquer l'espace public*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2001, pp. 33-47
VOLVEY, A., « L'espace, vu du corps », Dans J. Levy et M. Lussault (dir.), *Logiques de l'espace, esprit des lieux*, Paris : Belin, 2000, pp. 319-332
VON MOLTKE, W., BACON, E., « In pursuit of urbanity », *Annals of the Americans Academy of Political and Social Science*, vol. 314, 1957, pp. 101-111
WACHTER, S., *La ville interactive. L'architecture et l'urbanisme au risque du numérique et de l'écologie*, Paris : L'Harmattan, 2010
WACHTER, S., *Trafics en ville. L'architecture et l'urbanisme au risque de la mobilité*, Paris : Recherches, 2004
WACKERMANN, G., « Le vécu commercial en zones piétonnières européennes », *Annales de Géographie*, vol. 91, no. 506, 1982, pp. 454-462
WAGNIART, J.F., *Le vagabond à la fin du XIX^e siècle*, Paris : Belin, 1999
Walk London, (http://www.walklondon.org.uk)
Walking Exchange, (http://www.walkinginplace.org/converge/exchange.html)
WALSER, R., *La promenade*, (trad.) B. Lortholary, Paris : Gallimard, 1987
WALZER, M., « Pleasures and costs of urbanity », *Dissent*, vol. 33, no 4, 1986, pp. 470-475
WANSBOROUGH, M., MAGEEAN, A., « The role of urban design in cultural regeneration », *Journal of Urban Design*, vol. 5, no. 2, 2000, pp. 181-197
WASSENHOVEN, L., « National and regional spatial plans in Greece: can they contribute to sustainable development? », In *International Sustainable Development Research Conference*, University of Nottingham, Nottingham, United Kingdom, 24-25 march 2003
WATREMEZ, A., « L'entretien itinérant. Pour une construction d'un dispositif méthodologique de narration des habitants dans la ville patrimoniale », *Études de communication*, vol. 31, 2008, pp. 77-92
WATSON, S., *City public. The (dis)enchantements of urban encounters*, London : Routledge, 2006
WEBB, M., CERVER, F.A., *City squares and plazas*, New York : Arco for Hearst Books International, 1997
WEBB, M., *The city square. A historical evolution*, New York : Whitney Library of Design, 1990
WEBBER, M.M., *L'urbain sans lieu ni bornes*, (trad.) Xavier Guillot, Paris : L'Aube, 1996 [1964]
WEBER, W.E., WEBER, E., *Mechanics of the human walking apparatus*, Berlin : Springer-Verlag, 1991
WEINER, S.C., SIMPSON, J A., *The Oxford english dictionary, vol. XI*, Oxford : Clarendon Press, 1989
WEINSTEIN, A.E., *The congestion evil. Perception of traffic congestion*, PhD dissertation, University of California, Berkeley, 2002
WEISMAN, J., « Evaluating architectural legibility. Way-finding and the built environment », *Environment and Behavior*, vol. 13, no. 2, 1981, pp. 189-20
WHITE, E., *The flâneur. A stroll through the paradoxes of Paris*, New York : Bloomsbury, 2001
WHYTE, W.H., « The gifted pedestrian », *Ekistics*, vol. 51, no. 306, mai-juin 1984, pp. 224-230
WHYTE, W.H., *City. Rediscovering the center*, New York : Doubleday, 1988
WHYTE, W.H., *The social life of small urban spaces,* Washington, D.C. : Conservation Foundation, 1980
WIEL, M., « La mobilité dessine la ville », *Urbanisme*, no. 289, 1996, pp. 80-85
WIEL, M., *La transition urbaine ou le passage de la ville-pédestre à la ville-motorisée*, Sprimont : P. Mardaga, 1999
WIEL, M., *Ville et automobile*, Paris : Descartes & Cie, 2002
WIEL, M., *Ville et mobilité, un couple infernal ?*, Paris : L'Aube, 2005
WILES, R., CROW, G., HEATH, S., and al., « The management of confidentiality and anonymity in social research », *International Journal of Social Research Methodology*, vol. 11, no. 5, 2008, pp. 417-428
WILLIAMS, R., *The country and the city*, New York : Oxford University Press, 1973
WILSON, E., « The invisible flâneur, *New Left Review*, no. 191, 1992, pp. 90-110
WINKIN, Y., LAVADINHO, S., (dir.), *Des villes qui marchent, tendances durables en urbanisme, mobilité et santé*, Lyon : Université de Lyon, ENS-LSH, 2007
WINTER, J.H., *London's teeming streets, 1830-1914*, London : Routledge, 1993
WNIKIN, Y., LAVADINHO, S., « Quand les piétons saisissent la ville. Éléments pour une anthropologie de la marche appliquée à l'aménagement urbain », *Médiation et Information*, no. 22, janvier 2005, pp. 33-41
WOLF, M., « Notes on the behavior of pedestrian », In A. Birenbaum and E. Saejarin (eds.), *People in places. The sociology of the familiar*, New York : Praeger, 1973, pp. 35-48
WOLF, P., « Towards an evaluation of transportation potentials for the urban street », In S. Anderson (eds.), *On streets* Cambridge, Massachusetts : MIT Press, 1978, pp. 188-203
WOLFF, J.-P., « Le tramway : au cœur des enjeux de gouvernance entre mobilité et territoires », Revue Géographique de l'Est, vol. 52, no. 1-2, 2012 [En ligne]
WOODS, S., *The man in the street. A polemic on urbanism*, Harmondsworth, England : Penguin Books, 1975
WORPOLE, K., KNOX, K., *The social value of public spaces*, New York : Joseph Rowntree Foundation, 2008
WUNDERLICH, F.M., « Walking and rhythmicity. Sensing urban space », *Journal of Urban Design*, vol. 13, no. 1, 2008, pp. 125-139

WYLIE, J., « Dwelling and displacement. Tim Robinson and the questions of landscape », *Cultural Geographies*, vol. 19, 2012, pp. 365-383
XAVIER, N., *Automobiliste, cycliste, piéton ou le gêneur gêné*, Paris : INSEE, 1998
YATMO, Y.A., « Street vendors as 'out of place' urban elements », *Journal of Urban Design*, vol. 13, no. 3, 2008, pp. 387-402
YOU, H., « Defining rhythm. Aspects of an atnthropology of rhythm », *Culture, Medicine, and Psychiatry*, vol. 18, 1994, pp. 361-84
YOUNG, I. M., *Justice and the politics of difference*, Princeton : Princeton University Press, 1990
YUSA, M., *Zen and philosophy, an intellectual biography of Nishida Kitarô*, Honolulu, Hawaii : University of Hawaii Press, 2002
ZACHARIAS, J., « Exploratory spatial behaviour in real and virtual environments », *Landscape and Urban Planning*, vol. 78, no. 1-2, 2006, pp. 1-13
ZACHARIAS, J., « Shopping behavior at the Alexis-Nihon plaza in Montreal », *Journal of Shopping Center Research*, vol. 7, no. 2, 2000, pp. 67-79
ZACHARIAS, J., STATHOPOULOS, T., « Microclimate and downtown open space activity », *Environment and Behavior*, vol. 33, no. 2, 2001, pp. 296-315
ZARDINI, M., « Surface urbaine moderne et prédominance de l'asphalte », Dans M. Zardini (dir.), *Sensations urbaines. Une approche différente à l'urbanisme*, Montréal : Centre canadien d'Architecture, 2005, pp. 239-245
ZEKRI, E., HEGRON, G., LEGENDRE, A., « Identification des liens entre comportements piétonniers et qualité environnementale des parcours », Dans *Le piéton et son environnement : quelles interactions ? Quelles adaptations ?,* École normale supérieure, Paris, France, 8 novembre 2007, Arcueil : INRETS, 2008
ZEPF, M., (dir.), *Concerter, gouverner et concevoir les espaces publics urbains*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes, 2004
ZIJDERVELD, A.C., *A theory of urbanity. The economic and civic culture of cities*, New Brunswick, New Jersey, U.S.A : Transaction Publishers, 1998
ZIMMERMAN, D.H., WIDER, D.L., « The diary. Diary interview method », *Urban Life*, vol. 5, no. 4, 1977, pp. 479-498
ZIVAS, D., « The future of the old sector of the city of Athens », In D. Appelyard (eds.), *Conservation of European cities*, Boston : MIT Press, 1980, pp. 154-163
ZIVAS, D., « The saving of Plaka. Part I », *Monumentum*, vol. 26, no.1, 1983, pp. 3-21
ZOLA, E., *La bête humaine*, Genève : Farmot, 1979
ZUKIN, S., *Landscapes of power. From Detroit to Disney World*, Berkeley : University of California Press, 1991
ZUKIN, S., *Loft living. Culture and capital in urban change*, New Brunswick, New Jersey : Rutgers University Press, 1989
ZUKIN, S., *The naked city. The death and life of authentic urban places*, New York : Oxford University Press, 2010
ZUMTHOR, P., *La mesure du monde. Représentation de l'espace au Moyen Âge*, Paris : Seuil, 1993

« The wisdom of crowds », *The Economist*, 17 december 2011
« Au secours ! Tout va trop vite », *Le Monde Magazine*, 29 août 2010
« Fresh riots in Athens as protests in Greece enter eighth day », *The Guardian*, 14 december 2008
« In praise of the daily walk », *The Guardian*, 16 november 2010
« In praise of…zebra crossings », *The Guardian*, 13 february 2007
« Les trottoirs roulants de l'exposition » *La Revue Scientifique*, 4e série, vol. 14, no. 21, 1900
« The best cities for walking », *The Huffington Post*, 27 mars 2012

Références en langue grecque

ANDERSEN, H. C., *Οδοιπορικό στην Ελλάδα*, (trans.) Allan L. and Λ. Θεοδώρου, Αθήνα : Εστία, 1999
DAVIDOFF, V., « Η Αθήνα επί Όθωνος », In Γ.Κ. Καιροφυλλας and Φιλιππότης Σ.Γ. (eds.), *Αθηναικό ημερολόγιο*, Αθήνα : Φιλιππότης, 2003, pp. 209-213
FORBAT, F., «Η οργανική πόλις», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 4, τευχ. 38, 1933, pp. 694-703
FOUGÈRES, G., « Περί των Αθηνών », In Γ. Καιροφύλλας (eds.), *Αθηναικό ημερολόγιο*, Αθήνα : Καιροφύλλας, 1991, pp. 57-70
GRASSI, G., *Κείμενα για την αρχιτεκτονική*, (trans.) Κ. Πατέστος, Αθήνα : Καστανιώτη, 1998
HARTWIG, S., « Η Βιλελμίνεια Αθήνα. Το πολεοδομικό σχέδιο του Ludwig Hoffmann ΓΙΑ Την Αθήνα », *Θέματα Χώρου και Τεχνών*, τευχ. 11, 1980, pp. 50-56
MORSS, S. B., *Η διαλεκτική του βλέπειν*, (trans.) Μ. Αθανασάκης, Ηράκλειο : Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, 2009 [1989]
ROBERTSON, F., « Αυτοκινητόδρομοι εντός των πόλεων », *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχ. 121-122, 1957, pp. 41-44
SARCHA, Υ.ΠΕ.Κ.Α., *Αθήνα - Γεράνι, Μελέτη ΠΚΠ - Πόλη κοινός πόρος*, Αθήνα : Υ.ΠΕ.Κ.Α., Ιούλιος 2010
SMITH, W.,Υ.Δ.Ε, Έρευνα και μελέτη κυκλοφορίας λεκανοπεδίου Αθηνών, Αθήνα : Υ.Δ.Ε., 1963

ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, « Η υπάρχουσα κατάσταση των μεταφορών στο Νομό Αττικής », In *Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό*, τ. 2, Αθήνα : Αττικό Μετρό, 2000
ΒΑΪΟΥ, Ν., ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ, Κ., *Ο χώρος στην αριστερή σκέψη,* Αθήνα : Ινστιτούτο Νίκος Πουλαντζάς, Νήσος, 2012
ΒΑΪΟΥ, Ν., « Όψεις της μετανάστευσης προς την Αθήνα μετά το 1990 », In *Συνέδριο Πληθυσμιακές τάσεις και προοπτικές. Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Ένωση,* Αθήνα, 13-14 Μαρτίου 2009

ΑΒΔΕΛΙΔΗ, Κ., « Αστικός φυσικός χώρος και πτυχές της καθημερινότητας στην Αθήνα », *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, τ. 128, 2009, pp. 143-174
ΑΒΔΕΛΙΔΗ, Κ., 2000 « Οι διαδοχικές επεκτάσεις του ιστού της Αθήνας », In Θ. Μαλούτας (eds.), *Κοινωνικός και οικονομικός άτλας της Ελλάδας, τ.1,* Αθήνα, Βόλος : ΕΚΚΕ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, pp. 30-31
ΑΒΔΕΛΙΔΗ, Κ., Η χωρική εξέλιξη 4 μεγάλων ελληνικών πόλεων, Αθήνα : Ε.Κ.Κ.Ε., 2010
ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΥ, Β., Η Ελλάδα του μόχθου 1900-1960. Συλλογή Νίκος Πολίτης, Αθήνα : Ριζάρειο Ίδρυμα, 2005
ΑΓΑΠΗΤΟΣ, Σ., « Το εσωτερικόν συγκοινωνιακόν πρόβλημα κατα την διάρκειαν της κρίσεως », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 1, τεύχ. 6 , pp. 289-294
ΑΓΓΕΛΙΔΗΣ, Μ., « Το κέντρο της Αθήνας και οι φάσεις εξέλιξής του », In ΥΠ.ΠΟ. (eds.), *Η Αθήνα στον 20ο αιώνα. Η Αθήνα όπως (δεν) φαίνεται 1940-1985,* Αθήνα : ΥΠ.ΠΟ., 1985, pp. 102-107
ΑΓΓΕΛΙΔΗΣ, Μ., « Υπάρχουσες και επιθυμητές δραστηριότητες στο κέντρο της Αθήνας. Ο χαρακτήρας του Κέντρου », In *Αξιολογηση της πρότασης του δήμου για το κέντρο της Αθήνας*, Αθήνα, 9-10 Νοεμβρίου 1988
ΑΓΓΕΛΙΔΗΣ, Β., Μεταξουργείο-Κολωνός. Νοσταλγία και πραγματικότητα, Αθήνα : Φιλιππότης, 1992
ΑΓΓΕΛΙΔΗΣ, Μ., « Οι αναπλάσεις στην Ελλάδα », In *Τοπικός πολεοδομικός σχεδιασμός. Αναγέννηση αστικών περιοχών*, Κερατσίνι, Δεκέμβριος 1993
ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ, Ι., « Η επί του σχεδίου της πόλεως των Αθηνών », *Εργα*, τευχ. 91, 1929, pp. 550-553
ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ, Ι., « Το κράτος και τα εν Αθήναις έργα », *Εργα*, τευχ. 88, 1929, pp. 441-449
ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ, Κ.Ι., « Τότε στην οδό Πατησίων », *Επτά Ημέρες Καθημερινή : Οδός Πατησίων*, 28 Μαρτίου 1999, pp. 26-28
ΑΓΡΙΑΝΤΩΝΗ, Χ., *Το Μεταξουργείο της Αθήνας,* Αθήνα : Κέντρο Νεοελληνικών Ερευνών Εθνικό Ίδρυμα Ερευνών, 1995
ΑΔΑΜΟΠΟΥΛΟΥ, Μ., « Όραμά μας είναι ένα ιστορικό κέντρο με κατοίκους », *Τα Νέα*, 5 Φεβρουαρίου 2010
ΑΘΑΝΑΤΟΣ, Κ., *Ταξείδι στην παλιά Αθήνα. Δώδεκα άρθρα από το Ελεύθερον Βήμα*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 2001
ΑΙΒΑΛΙΩΤΗ, Α., ΜΠΑΤΑΛΗΣ, Γ., ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ, Ι., « Η πεζοδρόμηση της κεντρικής περιοχής της Λάρισας », *The World of Buildings*, Ιούλιος 1993, pp. 157-159
ΑΙΣΩΠΟΣ, Γ., « Έχει πεθάνει, αν και μάλλον δεν έζησε ποτέ », *Καθημερινή*, 24 Οκτωβρίου 2010
ΑΙΣΩΠΟΣ, Γ., « Ο ελληνικός δημόσιος χώρος » In *Η αισθητική των πόλεων και η πολιτική των παρεμβάσεων. Συμβολή στην αναγέννηση του αστικού χώρου*, Αθήνα, 13-14 Οκτωβρίου 2003, Αθήνα : Ε.Α.Χ.Α Α.Ε., 2004
ΑΙΣΩΠΟΣ, Γ., « Ο ελληνικός δημόσιος χώρος », *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τευχ. 37, 2003, pp. 142-145
ΑΛΕΞΑΝΔΡΗ, Γ., Χωρικές και κοινωνικές μεταβολές στο κέντρο της Αθήνας. Η περίπτωση του Μεταξουργείου, διδακτορική διατριβή, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, 2013
ΑΛΙΕΥΣ, Α., ΒΑΪΟΥ, Κ., ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ, Σ., et al., *Απόδοση του κέντρου της πόλης στον πεζό*, διπλωματική εργασία, Ε.Μ.Π., Σχολή Αρχιτεκτόνων, 1974
ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ, Ν., « Ο δημόσιος χώρος, η κοινωνική του διάσταση και το κοινό », In *Οι δημόσιοι χώροι ως κοινωνικό αγαθό σε κρίση*, Αθήνα, 15 Ιανουαρίου 2011
ΑΝΝΙΝΟΣ, Μ., *Αι Αθήναι του 1850. Εντυπώσεις δύο Γάλλων περιηγητών*, Αθήνα : Εκάτη, 2006
ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ, Ι., « Διαρρύθμισης του κήπου του Κλαυθμώνος », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 20-21, τευχ. 229-230 1941, pp. 165-174
ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ, Ι., « Το ζήτημα της Πλατείας Κλαυθμώνος », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 20-21, τευχ. 235-236 1941, p. 287
ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α., « Εμπορικοί δρόμοι μόνο για πεζούς », *Αρχιτεκτονική*, τευχ. 31, 1962, pp. 19-20
ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α., « Θα σωθεί η Αθήνα ; », *Τα Νέα,*1963
ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α.Ι., « Οι κινήσεις των πεζών », In Α.Ι. Αραβαντινός (eds.), *Πολεοδομικός σχεδιασμός - Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα : Συμμετρία, 2007, pp 459-474
ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α.Ι., *Πολεοδομικός σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα : Συμμετρία, 2007
ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΌΣ, Α. , ΣΕΡΡΑΟΣ, Κ., « Ο σύγχρονος πολιτιστικός πυρήνας στην καρδιά της Αθήνας και η ανάγκη ανάδειξής του », In Στ. Τσέτσης (eds.), *Ένα μέλλον για την Αθήνα. Σε αναζήτηση πολιτικών αστικής επανοργάνωσης του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας*, Αθήνα : Παπαζήση, 2003, pp. 99-113
ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α., *Στοιχεία Πολεοδομίας*, Αθήνα : Ε.Μ.Π., 1984
ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ, Α., ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ, Α., ΓΚΟΛΙΑΣ, Ι., and al., *Η πεζοδρόμηση του εμπορικού τριγώνου. Ένα μεγάλο ξεκίνημα για το κέντρο της Αθήνας. Έρευνα αποτελεσμάτων και προτάσεις*, Αθήνα : Ε.Μ.Π., 1998
ΑΡΑΠΟΓΛΟΥ, Β., ΚΑΒΟΥΛΑΚΟΣ, Κ., ΚΑΝΔΥΛΗΣ, Γ., et al., « Η νέα κοινωνική γεωγραφία της Αθήνας. Μετανάστευση, ποικιλότητα και σύγκρουση », *Σύγχρονα Θέματα,* τευχ. 107, 2009, pp. 57-67
ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ, Π. ΣΚΟΥΡΑΣ, Δ., « Μετανάστες και πρότυπα χωροθέτησής τους στο Π.Σ Αθηνών », *Αγορά Χωρίς Σύνορα*, τ. 14, τευχ. 3, 2009, pp. 238-264
ΑΡΓΥΡΟΠΟΥΛΟΣ, Π., « Η μόλυνσις του περιβάλλοντος, ο ελληνικός χώρος και οι κίνδυνοι διά την ζωήν μας. Σκέψεις, διεθνή δεδομένα και προτάσεις », *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχ. 565, 1973, pp. 605-609
ΑΡΚΟΥΜΑΝΕΑ, Λ., « Ερωτική τρομοκρατία», *Το Βήμα*, 18 Ιανουαρίου 2009
ΑΤΤΙΚΟΣ, Β., *22 Εύθυμα διηγήματα της παλιάς Αθήνας*, Αθήνα : Ιδιωτική έκδοση, 1953
ΑΥΔΗΣ, Α., « Η διαρρύθμισις της πλατείας Ομονοίας », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 1, τεύχ. 10 , 1932, pp. 524-525
ΑΥΔΙΚΟΣ, Β., « Εξευγενισμός μέσω του πολιτισμού Γκαζι Μεταξουργείο », In *Οι πολιτίστικες και δημιουργικές βιομηχανίες στην Ελλάδα*, Αθήνα : Επίκεντρο, 2014, pp. 137-161
ΑΥΦΑΝΤΟΠΟΥΛΟΥ, Γ., ΜΠΑΣΜΠΑΣ, Σ., ΛΑΤΙΝΟΠΟΥΛΟΥ, Μ.Π., « Δίκτυα ροής πεζών και οδική ασφάλεια. Μια πρόταση για τις δυτικές συνοικίες της Θεσσαλονίκης », In *1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδικής Ασφάλειας*, Θεσσαλονίκη, 28-29 Μαρτίου 1994
ΒΑΪΟΥ, Ν., « Οι κάτοικοι, τα προβλήματα και η εικονογραφία του κέντρου », In *Κέντρο και κεντρικότητες. Παρίσι-Αθήνα συγκρίσεις* Αθήνα, 10 Μαΐου 2010
ΒΑΪΟΥ, Ν., ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ, Μ., ΜΑΥΡΙΔΟΥ, Μ., « Η μεταπολεμική ελληνική πολεοδομία μεταξύ θεωρίας και συγκυρίας », In Α. Μ. Δέφνερ, Φ. Λουκίσσας and Μ.Β. Μαρμαράς (eds.), *Η πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949 έως το 1974*, Βόλος : Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας 2000, pp. 25-37

ΒΑΪΟΥ, Ν., « 'Γειτονιές' στο κέντρο της πόλης. Αφηγήσεις και κλίμακες συνύπαρξης στην Κυψέλη », In Θ. Μαλούτας, Γ. Κανδύλης, Μ. Πέτρου and Ν. Σουλιώτης (eds.), *Το κέντρο της Αθήνας ως πολιτικό διακύβευμα*, Αθήνα : ΕΚΚΕ, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, 2013, pp. 171-188
ΒΑΙΟΥ, Ν., « Δημόσιος χώρος και τοπικότητα », *Η Αυγή*, 27 Απριλίου 2014
ΒΑΪΟΥ, Ν., « Όψεις της μετανάστευσης προς την Αθήνα μετά το 1990 » In *Πληθυσμιακές τάσεις και προοπτικές. Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Ένωση*, Αθήνα, 13-14 Μαρτίου 2009, Αθήνα : Κ.Ε.Ε.Κ., Ακαδημία Αθηνών, 2011
ΒΑΙΟΥ, Ν., « Το κέντρο της πόλης πάλι στο επίκεντρο », *Η Αυγή,* 24 Απριλίου 2011
ΒΑΪΟΥ, Ν., ΚΑΛΑΝΤΙΔΗΣ, Α., « Διεκδικώντας αστικό χώρο, μικρογεωγραφίες συλλογικής δράσης στην Αθήνα », In *Μεταβολές και ανασηματοδοτήσεις του χώρου στην Ελλάδα της κρίσης*, Πανεπιστήμιο Θεσσαλιας, Βόλος, 1-3 Σεπτεμβρίου 2013
ΒΑΚΑΣ, Π., *Μελέται και σχέδια δια την συγκοινωνία, τον εξωραισμό, την εξυγίανση των Αθηνών*, Εν Αθήναις : Εστία, 1898
ΒΑΜΒΟΥΝΑΚΗ, Μ., « Στην Ερμού », In Γ. Καιροφύλλας (eds.), *Αθηναικό ημερολόγιο*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1990, pp. 147-152
ΒΑΡΕΛΙΔΗΣ Γ.Κ., « Δυνατότητες αναπλάσεων οικιστικών περιοχών στο μητροπολιτικό πεδίο της πρωτεύουσας», *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 1, Ιούλιος - Αύγουστος 2003, pp. 117-134
ΒΑΣΙΛΙΑΔΗΣ, Π., « Στοές στην Αθήνα », *Ζυγός*, τεύχ. 90 , 1963, pp. 55-58
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ, Β., *Εκτός των τειχών*, Αθήνα : Δωρικός, 1981
ΒΑΤΟΠΟΥΛΟΣ, Ν., « Η Αθήνα στο εγγύς μέλλον », *Καθημερινή*, 31 Μαρτίου 2012
ΒΑΤΟΠΟΥΛΟΣ, Ν., « Συγχρονα λογοτεχνικα στέκια », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Με το άρωμα του καφέ*, 15 Φεβρουαρίου 1998, pp. 26-28
ΒΑΤΟΠΟΥΛΟΣ, Ν., « Το τέλμα της φαντασίας στην Ομόνοια », *Καθημερινή*, 3 Ιανουαρίου 2015
ΒΕΛΛΙΑΝΙΤΗΣ, Γ., Χωρίς τίτλο, *Εμπρός*, 2 Φεβρουαρίου 1926
ΒΕΛΛΙΑΝΙΤΗΣ, Θ., *Φυσιογνωμίες και λαϊκοί τύποι της παλιάς Αθήνας*, Αθήνα : Βασδέκης, 2003
ΒΕΡΒΕΝΙΩΤΗΣ, Α.Σ., *Η Αθήνα του 1900*, Αθήνα : Βερβενιώτου Σχολής, 1963
ΒΕΡΟΣ, Κ., « Στην οδό Σοφοκλέους », *Νέα Εστία* (numéro special « *Αθήνα 1834-1984 »)*, 1984, pp. 470-471
ΒΛΑΝΤΟΥ, Α., ΕΡΩΤΑ, Ε., ΠΑΠΑΦΙΛΙΠΠΟΥ, Φ., « Παιδότοποι », In *Η αισθητική των πόλεων και η πολιτική των παρεμβάσεων*, Δελφοι, 4-6 Μαρτίου 1988, Αθήνα : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1988
ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ, Α.Χ., *Αθήνα μου παλιά*, Αθήνα, 1982
ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., « Αθήνα vs Αθηναίοι. Απόπειρα ερμηνείας συμπεριφορών », In Σ. Τέτσης (eds.), *Ένα μέλλον για την ελληνική πόλη. Προς μια ανατροπή της παθογένειας του αστικού φαινομένου στον Ελλαδικό χώρο*, Αθήνα : Οκτάγωνο, 2007, pp. 431-449
ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., « Μεταφορές και κοινωνικό περιβάλλον », *4 Τροχοί*, τεύχ. 273, Ιούνιος 1993, pp. 186-190
ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., « Νομοθεσία και πολιτικές για την προώθηση του ποδηλάτου στην Ευρώπη : οι παλινωδίες », poilates.gr, http://www.podilates.gr/?q=node/465
ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., « Οι μετακινήσεις πεζή. Ιστορία και προοπτικές », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 9, τευχ. 1, 1989, pp. 187-200
ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., « Οι στόχοι της πεζοδρόμησης του Ιστορικού Τριγώνου », *Νέα Οικολογία*, τεύχ. 128, Ιούνιος 1995, pp. 22-23
ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., « Προς κατάργηση οι πεζόδρομοι ; », *Tvxs*, 3 Νοεμβρίου 2012
ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., ΜΗΛΑΚΗΣ, Δ., ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ, Κ., *Το ποδήλατο σε 17 ελληνικές πόλεις. Οδηγός εκπόνησης μελετών*, Αθήνα : Υ.Ε.Π.Θ., Ο.Ε.Δ.Β., 2004
ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., ΜΗΛΑΚΗΣ, Δ., Έρευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Εξειδίκευση της στρατηγικής της Ελλάδας για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας. Αθήνα : Ο.Ρ.Σ.Π.Π.Α., Ε.Μ.Π., 2009
ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., ΠΕΡΠΕΡΙΔΟΥ, Δ.Γ., « Σχεδιασμός με στόχο την εξυπηρέτηση πεζή μετακινήσεων », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 3, 2007, pp. 33-43
ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., ΤΣΩΡΟΥ, Φ. « Παράγοντες επηρεασμού της συμπεριφοράς των πεζών σε διασταύρωση. Η περίπτωση της Κατεχάκη / Μεσογείων στην Αθήνα », *Τεχνικά Χρονικά, τ.* 1, τευχ. 6, 2006, pp. 21-33
ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., « Τα εμπόδια στο περπάτημα, ποσοστική αποτίμηση στην περίπτωση της Αθήνας », *Δίκαιο και Περιβάλλον*, τευχ. 39, Ιανουάριος 2007, pp. 38-44
ΒΟΖΑΝΗ, Α., ΔΕΣΥΛΛΑΣ, Δ., ΚΑΤΣΙΚΑ, Μ., et al., « Η Ομόνοια που δεν είδαμε», *Δελτίο τύπου*, 2002
ΒΟΥΓΙΟΥΚΑ, Μ., ΜΑΓΑΡΙΔΗΣ, Β., *Οδωνυμικά, η σημασία των ονομάτων των οδών των Αθηνών*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, Πνευματικό Κέντρο, 1992
ΒΟΥΡΕΚΑΣ, Ε., ΚΟΥΤΣΟΥΡΗΣ, Ρ., « Η διαρρύθμιση της πλατείας Συντάγματος », *Τεχνικά Χρονικά*, τ.8, τευχ. 88-89, 1935, pp. 701-705
ΒΟΥΡΕΚΑΣ, Κ., « Η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου : αντίστροφη ιεράρχηση των προβλημάτων της Αθήνας », *Πριν*, 23 Μαρτίου 2013
ΒΟΥΤΣΙΝΑΣ, Γ., « Ομόνοια. Η πλατεία με τις πολλές αναμνήσεις », In Γ. Καιροφύλλας (eds.), *Αθηναϊκό ημερολόγιο*, Αθήνα : Φιλιπότης, 2004, pp. 247-253
ΒΡΑΔΕΛΗΣ, Σ., « 463 χωματερές ανθρώπων στο κέντρο της Αθήνας », *Τα Νέα*, 26 Ιανουαρίου 2010
ΓΑΒΡΙΕΛΑΤΟΣ, Ε., ΚΟΛΛΙΟΠΟΥΛΟΥ, Σ., ΚΥΔΩΝΙΑΤΗΣ, Λ., *Πολεοδομική μελέτη κυκλοφορίας Δήμου Αθηναίων*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, Φεβρουάριος 1993
ΓΑΙΤΑΝΑΚΗΣ, Ι., « Πεζόδρομοι στις παρυφές του Αθηναϊκού », *Τεχνικά Χρονικά*, Ιούλιος-Αύγουστος 1977, pp. 25-31
ΓΑΛΑΝΗ, Θ., « Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων Αθήνας », In *Διαχείριση περιβάλλοντος για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς*, Αθήνα, 12 Μαρτίου 2007
ΓΑΛΑΝΗ, Θ., « Πρόγραμμα ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων Αθήνας. Το χτες, το σήμερα συγκάτοικοι στο κέντρο της πόλης », In *Συμπόσιο για το δικαίωμα στην πόλη*, Αθήνα, 13-14 Μαΐου 2006
ΓΑΡΙΟΣ, Τ., *Αθήνα και πάλι Αθήνα*, Αθήνα : Γιάννης Β. Βασδέκης, 1984
ΓΑΤΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., *Ιστορία της αθηναϊκής κοινωνίας*, Αθήνα : Αετός, 1942
ΓΕΡΑΡΔΗ, Κ., « Το ΡΣΑ μετά το 1983 », In *Το ρυθμιστικό σχέδιο Αττικής 2009. Κριτική αποτίμηση. Προοπτικές*, Αθήνα, 22 Ιουνίου 2009

ΓΕΡΑΡΔΗ, Κ., Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ε.Μ.Π., *Στρατηγικό πλαίσιο χωρικής ανάπτυξης για την Αθήνα-Αττική*, Αθήνα : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ε.Μ.Π., 2004
ΓΕΡΜΑΝΟΣ, Φ., « Πως διεμορφώθησαν τα πρώτα σπίτια », *Βιβλιοφιλία*, τευχ. 26, Φεβρουάριος-Μάρτιος-Απρίλιος 1985, pp. 7-9
ΓΕΡΟΝΤΑΣ, Δ., « Η παλιά και η νέα », *Αθηναϊκά*, τευχ. 1, 1955, pp. 51-64
ΓΕΡΟΝΤΑΣ, Δ., *Ιστορία του Δήμου Αθηναίων 1835-1971*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1972
ΓΕΡΟΥ, Γ., « Συνεχή πολεοδομικά δίκτυα σε επίπεδο συνοικίας », *Τεχνικά Χρονικά, τ. 5,* 1990, pp. 25-27
ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ, Σ.Α., *Μελέτη νέας λεωφόρου εν τη πόλει (Περικλέους και Ασπασίας). Ήτοι επέκτασις της οδού Κοραή μέχρι του σιδηροδρ. σταθμού Μοναστηρίου (Αγοράς) και εκείθεν μέχρι του Αρείου Πάγου*, Εν Αθήναις : Ν. Ταρουσόπουλος, 1908
ΓΕΩΡΓΙΟΥ, Α., « Το κυκλοφοριακό πρόβλημα των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 181-182, 1959, pp. 51-56
ΓΙΑΚΟΥΜΑΚΑΤΟΣ, Α., *Ιστορία της Ελληνικής αρχιτεκτονικής*, Αθήνα : Νεφέλη, 2009
ΓΙΑΝΝΑΚΟΥΛΑΣ, Α., ΚΕΡΟΣ, Σ., *Οι πεζοδρομήσεις στο κέντρο της Αθήνας σήμερα,* φοιτητική εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 1988
ΓΙΑΝΝΑΡΟΥ, Λ., « Οι επιχειρήσεις εγκαταλείπουν την πλατεία Ομονοίας », *Καθημερινή*, 13 Δεκεμβρίου 2011
ΓΙΑΝΝΑΡΟΥ, Λ., « Παγίδες θανάτου οι πεζόδρομοι της Αθήνας », *Καθημερινή*, 3 Μαΐου 2008
ΓΙΑΝΝΗΡΗΣ, Η., « Ελεύθεροι χώροι. Νέα κατάσταση, νέες προοπτικές για τα κινήματα πόλης », In *Οι δημόσιοι χώροι ως κοινωνικό αγαθό σε κρίση*, Αθήνα, 15 Ιανουαρίου 2011
ΓΙΑΝΝΗΡΗΣ, Η., « Η ανάγκη για δίκτυο πρασίνου την περίοδο της κρίσης και ο ρόλος των κινημάτων της πόλης », In *Βιωσιμες γειτονιές την εποχή της κρίσης*, Αθήνα, 17 Νοεμβρίου 2013
ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ, Γ.Α., « Κυκλοφοριακή θεώρηση της δημιουργίας πεζόδρομων και αξιολόγηση της ελληνικής εμπειρίας », *Τεχνικά Χρονικά*, Ιανουάριος-Φεβρουάριος-Μάρτιος 1980, pp. 5-24
ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΥ, Ε., « Εξευγενισμός ή ιδιωτική πολεοδομία ; » , *Unfollow*, τευχ. 18, 2013, pp. 62-67
ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ-ΔΕΣΤΟΥΝΗ, Α., ΝΤΕΤΣΑΒΕΣ, Μ., « Ο ρόλος των αρχιτεκτονικών διαγωνισμών στο σχεδιασμό του δημοσίου χώρου », Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων, Ιούλιος 2012
ΓΙΟΓΓΙΑΚΑΣ, Π., « Μια πράσινη Συγγρού γεμάτη πεζούς », *Τα Νέα*, 10 Ιουνίου 2011
ΓΙΟΓΙΑΚΑ, Π., « Σχέδιο σωτηρίας για το κέντρο της Αθήνας », *Τα Νέα,* 30 Ιανουαρίου 2010
ΓΚΑΝΙΑΣ, Κ., *Αναβάθμιση της περιοχής του Ψυρρή*, διπλωματική εργασία, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα, 2006
ΓΚΙΖΕΛΗ, Β., *Κοινωνικοί μετασχηματισμοί και προέλευση της κοινωνικής κατοικίας στην Ελλάδα 1920-1930*, Αθήνα : Επικαιρότητα, 1984
ΓΚΟΛΙΑΣ, Γ., « Πεζοδρόμηση Πανεπιστημίου : Τ' είχες Γιάννη μ' τ' είχα πάντα » *aixmi.gr*, 27 Φεβρουαρίου 2013
ΓΚΟΝΗΣ, Κ., ΔΕΦΝΕΡ, Α., « Η μετατροπή πρώην βιομηχανικών περιοχών του κέντρου σε πολιτιστικές και ψυχαγωγικές περιοχές. Η περίπτωση του Γκαζιού στην Αθήνα », In *9ο Συνέδριο του Greek Section-RSAI,* Timisoara, Ρουμανία, 9-12 Μαΐου 2012
ΓΚΟΤΣΗ, Γ., *Η ζωή εν τη πρωτευούση. Θέματα αστικής πεζογραφίας από το τέλος του 19ου αιώνα*, Αθήνα : Νεφέλη, 2004
ΓΚΟΥΜΟΠΟΥΛΟΥ, Γ., ΓΛΗΝΟΥ, Κ., ΔΟΥΜΟΥΡΑΣ, Γ., *Μελέτη πολεοδομικού ανασχεδιασμού της γειτονιάς Ακαδημίας Πλάτωνος,* Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, Σχέδιο Πόλεως, 2009
ΓΡΑΦΑΚΟΥ, Μ., ΜΑΙΣΤΡΟΥ, Ε., « Αρχιτεκτονικός χαρακτήρας της Πλάκας », In *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Πλάκα ο αρχαιότερος οικισμός της Ευρώπης,* Κυριακή 23 Ιουνίου 1996, pp. 5-9
ΓΡΑΦΕΙΟ ΜΕΛΕΤΩΝ ΑΘΗΝΑΣ, *Πολεοδομική μελέτη κυκλοφορίας Δήμου Αθηναίων*, Δήμος Αθηναίων, Φεβρουάριος 1993
ΔΑΝΙΗΛ, Μ., « Οι δημόσιοι κήποι της Αθήνας στην εποχή του Όθωνα (1834-1862) », *greekarchitects*, 28 Φεβρουαρίου 2012 [En ligne]
ΔΕΜΕΤΗΣ, Χ., « Τα σχέδια και οι μακέτες για την πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου », *news247*, 28 Φεβρουαρίου 2013
ΔΕΣΠΟΤΟΠΟΥΛΟΣ, Ι. Γ., « Συγκοινωνιακή διαμόρφωσις της πλατείας Ομονοίας », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 1, τευχ 7, 1932, pp. 337-344
ΔΕΣΠΟΤΟΠΟΥΛΟΣ, Ι., « Ο κοινωνικός ρόλος του αρχιτέκτονα », *Δελτίο Συλλόγου Αρχιτεκτόνων*, τευχ. 3-4, 1972, pp. 87
ΔΕΣΠΟΤΟΠΟΥΛΟΣ, Θ.Π., « Η διαρρύθμισις της πλατείας Ομονοίας από κυκλοφοριακής απόψεως », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 2, τευχ. 20, 1932, pp. 1028-1029
ΔΕΦΝΕΡ, Α.Μ., ΛΟΥΚΙΣΣΑΣ, Φ., ΜΑΡΜΑΡΑΣ, Ε.Β., (eds.), *Η πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949 έως το 1974*, Βόλος : Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, 2000
ΔΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Ι., « Η Αθήνα και η ενοποίηση των αρχαιολογικών της χώρων », *Αρχαιολογία & Τέχνες*, τευχ. 46, 1993, pp. 26-38
ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Α., « Μια αρτηρία εντος των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 14, τεύχ. 164 , 1938, pp. 931-934
ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Α., « Πόλις-κράτος-δήμος », *Τεχνικά Χρονικά*, τ.4, τευχ. 37, 1933, pp. 639-649
ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Α., « Το πεδίον Αρεως πάρκον », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 7, τευχ. 79-80-81, 1935, pp. 428-450
ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Α.Ι., « Η πλατεία Συντάγματος », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 8, τευχ. 88,89, 1935, pp. 689-70
ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, Κ., *Ένας αιώνας ρομαντισμού. Στην Αθήνα την παλιά*, Αθήνα : Εστία, 1979
ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, Κ., *Η Αθήνα που ζήσαμε,* Αθήνα : Εστία *,* 1950
ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, Κ., *Στην Αθήνα την παλιά*, Αθήνα : Πεχλιβανίδης, 1956
ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, Κ., *Σύγχρονη Αθήνα*, Αθήνα : Πεχλιβανίδης, 1958
ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, Ε., « Η νέα φυσιογνωμία της Κατερίνης. Αναδιάρθρωση του κέντρου και της εικόνας της πόλης », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 19, τευχ. 1-2, 1999, pp.7-18
ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, Ι. Δ., & ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ, ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, *Γ'φάση της μελέτης αναβάθμισης του Μεταξουργείου*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1993
ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, Κ., *Παλιές Γειτονιές*, Αθήνα : Εστία, 1946
ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, *Αθήνα 1987-1990 μια τετραετία στο Δήμο Αθηναίων*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1990
ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, *Αθήναι*, Ιστορικό Αρχείο Δήμων Αθηναίων, 1968
ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ, Πόροι και ανάγκαι, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1935
ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΧΩΡΩΝ, *Μελέτη διαμόρφωσης Πλατείας Συντάγματος*, Αθήνα : Μαΐος 2003

ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, Ε.Α.Τ.Α Α.Α.Ε., *Relaunching Athens*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 2012
ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, *Ιστορικό κέντρο της Αθήνας. Κανονισμοί προστασίας όψεων*, Δήμος Αθηναίων, 1993
ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, ΚΡΙΜΠΑΣ, Η., « Το τεχνικό πρόγραμμα του Δήμου Αθηναίων », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 7, τευχ. 79,80,81, 1935, pp.379-415
ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, *Πρόταση για αναβάθμιση του κέντρου. Στρατηγικές παρεμβάσεις*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1988
ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, Στρατηγικό σχέδιο της Αθήνας για τη βιώσιμη κινητικοτητα και τις μεταφορές, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 2012
ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ, *Σύστημα τραμ για την ιστορική Αθήνα*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1991
ΔΙΑΜΑΝΤΗ, Ι., « Η οικουμενική πρωτοβουλία κατοίκων έσωσε την αγορά της Κυψέλης », *Η Καθημερινή*, 14 Ιουλίου 2007
ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., ΒΕΖΑΝΤΕ, C., « Το πράσινο και οι ελεύθεροι χώροι στις ελληνικές πόλεις μέσα από το παράδειγμα της Αθήνας », In *Τα πάρκα μέσα στην πόλη και γύρω από αυτήν*, Πλέβεν, Βουλγαρία, 12-13 Οκτωβρίου 1979
ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., « Συζήτηση», In Η αισθητική των πόλεων και η πολιτική των παρεμβάσεων. Συμβολή στην αναγέννηση του αστικού χώρου, Αθήνα, 13-14 Οκτωβρίου 2003, Αθήνα : Ε.Α.Χ.Α. Α.Ε., 2004
ΔΟΞΙΑΔΗΣ, Κ., « Μια πόλη που εξυπηρετεί την ανθρώπινη ανάπτυξη » In Α.Α. Κύρτσης (eds.), *Κωνσταντίνος Α. Δοξιάδης : κείμενα, σχέδια, οικισμοί*, Αθήνα : Ίκαρος, 1971
ΔΟΞΙΑΔΗΣ, Κ., *Η πρωτεύουσά μας και το μέλλον της*, Αθήνα : Τεχνικο Γραφείο Δοξιάδη, 1960
ΔΟΞΙΑΔΗΣ, Κ.Α., *Οι θυσίες της Ελλάδας στο δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο*, Αθήνα : Υφυπουργείον Ανοικοδομήσεως, 1946
ΔΟΥΚΑ, Μ. «Αθηναϊκή ανθρωπογεωγραφία. Η Ομόνοια εκατό χρόνια πριν », *Το Βήμα της Κυριακής*, 10 Αυγούστου 1997
ΔΡΑΓΩΝΑΣ, Π., « Από τη φαντασίωση στη διεκδίκηση », In Γ. Αδηλενίδου (eds.). *Δημόσιος χώρος αναζητείται*, Θεσσαλονίκη , 20-22 Οκτωβρίου 2011, Θεσσαλονίκη : Cannot Not Design Publications, 2011
ΔΡΙΚΟΣ, Θ., *Οι πωλήσεις των οθωμανικών ιδιοκτησιών στην Αττική*, Αθήνα : Τροχαλία, 1994
Ε.Ε.Τ.Α.Α., *Οδηγός πεζοδρόμησης*, Αθήνα : Ε.Ε.Τ.Α.Α., 2000
ΕΛΑΦΡΟΣ, Γ., « Ολο το κέντρο της Αθήνας ένας πεζόδρομος », *Καθημερινή*, 20 Σεπτεμβρίου 2009
ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ, *Ελληνικοί ηλεκτρικοί σιδηρόδρομοι 1869-1969*, Αθήνα : ΕΗΣ, 1970
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ, « Οδοί και αυτοκινητόδρομοι », *Αρχιμήδης*, τευχ. 3, 1937, pp.129-131
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ, « Το πρόβλημα των οδών εν σχέσει προς τας νέας ανάγκας της κυκλοφορίας », *Αρχιμήδης*, τευχ. 9, 1921, pp.69-73
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ, «Επί του σχεδίου της πόλεως Αθηνών», *Εργα*, τευχ. 90, 1929, pp. 46-50
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ., « Ρύθμισις της κυκλοφορίας εντός της πόλεως των Αθηνών » , *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 26, τεύχ. 304 , 1949, pp. 519-519
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ, Δ., ΖΑΚΟΠΟΥΛΟΥ, Ε., ΚΑΥΤΑΝΤΖΟΓΛΟΥ, P., et al., (eds.), *Κοινωνικοί και χωρικοί μετασχηματισμοί στην Αθήνα του 21ου αιώνα*, Αθήνα : ΕΚΚΕ, 2009
ΕΝΕΠΕΚΙΔΗΣ, Π.Κ, *Αθηναϊκά αττικοβοιωτικά Δωδεκανησιακά 1815-1980*, Αθήνα : Ωκεανίδα, 1991
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΚ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ, « Εκθεσις περί της καθαριότητος των Αθηνών (1901) », *Τα Αθηναικά*, τευχ. 4, 1956, pp. 50-51
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΚ ΔΗΜΟΤΙΚΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ, « Κατάστασις της καθαριότητας της πόλεως κατά το 1901 », *Τα Αθηναικά,* τευχ. 2, 1955, pp. 57-59
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΣΥΝΤΑΞΗΣ, « Μια νέα κεντρική πλατεία » , *Τα Αθηναϊκά*, τ. 9, 1958, pp. 60-61
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ, *Οδηγός των Αθηνών*, Εν Αθήναις : Π. Λεονής, 1906
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕΛΕΤΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΕΠΕ, *Οικονομοτεχνική έρευνα για την ανάπλαση της περιοχής Γκαζοχωρίου*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1992
ΕΥΑΓΓΕΛΙΔΟΥ, Μ., « Ελεύθεροι χώροι, κινήματα της πόλης και πολεοδομικός σχεδιασμός : συγκρούσεις και συγκλίσεις », *Αυγή*, 17 Ιανουαρίου 2010
ΕΥΑΓΓΕΛΙΔΟΥ, Μ., « Εργαλεία πολεοδομικού σχεδιασμού στην υπηρεσία των ΟΤΑ για την διεύρυνση των κοινόχρηστων χώρων και την αναβάθμιση του αστικού πρασίνου », In *Αστικό περιβάλλον και εξοικονόμηση ενέργειας σε συνθήκες κλιματικής αλλαγής. Ο ρόλος των ΟΤΑ,* Θεσσαλονίκη, 27 Νοεμβρίου 2008
ΕΥΘΥΜΙΟΠΟΥΛΟΥ, Η., « Οι πόλεις χωρίς αυτοκίνητα η λυση που κερδίζει έδαφος », *Καθημερινή*, 25 Ιουλίου 1993
ΖΑΝΝΟΣ, Δ., «Το VII διεθνές συνέδριον οδοποιΐας. Μόναχον 3-8 Σεπτεμβρίου 1934 », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 6, τεύχ. 67,68, 1934, pp. 916-944
ΖΕΝΕΤΟΣ, Τ., « Τα προβλήματα της μείζονος περιοχής Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχ. 3-4, 1967, pp. 75-90
ΖΕΝΕΤΟΣ, Τ., « Το πολεοδομικό πρόβλημα και η πρωτεύουσα », *Αρχιτεκτονική*, τευχ. 42, 1963, p. 5
ΖΗΒΑΣ, Δ., *Πλάκα 1973-2003. Το χρονικό της επέμβασης για την προστασία της παλαιάς πόλεως των Αθηνών*, Αθήνα : Πολιτιστικό Ιδρυμα Ομίλου Πειραιώς, 2006
ΖΗΡΙΝΗ, Μ., « Εξέταση μιας πολύπαθους αλλά πάντα δημοφιλούς πλατείας », *Αρχιτέκτονες*, τευχ. 79, 2010, pp. 40-43
ΖΗΡΙΝΗ, Μ., « Ο ένατος σχεδιασμός θα είναι καλύτερος », *Καθημερινή,* 24 Οκτωβρίου 2010
ΖΙΑΜΠΑΚΑΣ, Σ., « Το όραμα Καμίνη για Πανεπιστημίου », *Εφημερίδα των Συντακτών*, 7 Απριλίου 2015
Η Αθήνα μας. Έκδοση για την επέτειο των 150 χρόνων από την ανακήρυξη της σαν πρωτεύουσα της Ελλάδος, Αθήνα : Σύλλογος Παλιά Γραφική Πλάκα, 1984
ΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ, Δ.Β., *Εν Αθήναις, κάποτε...η πόλις και οι δρόμοι της διηγούνται την ιστορία τους*, Αθήνα : Ελληνικά Γράμματα, 2000
ΘΕΟΔΩΡΟΥ, Μ., « Η πόλη από κοινού. Μια πιλοτική προσέγγιση της Sarcha για την περιοχή γεράνι στο κέντρο της Αθήνας » In Θ. Μαλούτας, Γ. Κανδύλης, Μ. Πέτρου and Ν. Σουλιώτης (eds.), *Το κέντρο της Αθήνας ως πολιτικό διακύβευμα*, Αθήνα : ΕΚΚΕ, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, 2013, pp. 305-328
ΘΕΟΧΑΡΟΥ-ΤΣΙΑΠΡΑΛΗ, Κ., ΚΑΡΑΔΕΛΟΣ, Γ., ΜΑΖΗΣ, Α., and al., « Αποκάλυψη τμήματος του τείχους της Θεσσαλονίκης και του ιπποδρόμου της Θεσσαλονίκης και μετασχηματισμός της οδού Φιλικής Εταιρείας σε πεζότοπο », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 9, τευχ. 3, 1989, pp. 107-123
ΘΕΡΜΟΥ, Μ., « Νέο πρόσωπο για την οδό Αθηνάς », *Το Βήμα*, 12 Αυγούστου 2001
ΙΕΡΩΝΥΜΙΔΗ, Λ., *Η Αθήνα όπως την έζησα 1947-1955*, Αθήνα : Δωρικός, 1978
ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΓΚΑΙΤΕ ΑΘΗΝΩΝ, *Η συνέχεια της αρχαιοελληνικής πόλης. Η περίπτωση της Πλάκας*, Αθήνα, Ινστιτούτο Γκαίτε, 1978

ΙΩΑΚΕΙΜΙΔΗΣ, Γ., « Δημόσιος χώρος και τοπική αυτοδιοίκηση », In *Αισθητική των πόλεων και η πολιτική των παρεμβάσεων,* Αθήνα ; 13-14 Οκτωβρίου 2003
ΙΩΑΝΝΟΥ, Γ., *Εύφλεκτη χώρα*, Αθήνα : Κέδρος, 1986
ΙΩΑΝΝΟΥ, Γ., Η Αθήνα μέσα από καρτ ποστάλ του παρελθόντος, Αθήνας : Ι. Σιδέρης, 2002
ΙΩΑΝΝΟΥ, Γ., *Ομόνοια 1980*, Αθήνα : Κέδρος, 1987
ΚΑΒΟΥΛΑΚΟΣ, Κ.Ι., « Προστασία και διεκδίκηση δημόσιων χώρων. Ένα κίνημα της πόλης στην Αθήνα του 21 αιώνα », In Δ. Εμμανουήλ, Ε. Ζακοπούλου, Ρ. Καυταντζόγλου and al., (eds.) *Κοινωνικοί και χωρικοί μετασχηματισμοί στην Αθήνα του 21ου αιώνα*, Αθήνα : ΕΚΚΕ, 2009, pp. 387-426
ΚΑΒΟΥΛΑΚΟΣ, Ι., « Κινήματα και δημόσιοι χώροι στην Αθήνα. Χώροι ελευερίας, χώροι δημοκρατίας, χώροι κυριαρχίας », In Θ. Μαλούτας, Γ. Κανδύλης, Μ. Πέτρου and Ν. Σουλιώτης (eds.), *Το κέντρο της Αθήνας ως πολιτικό διακύβευμα*, Αθήνα : ΕΚΚΕ, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, 2013, pp. 237-256
ΚΑΖΑΝΤΖΗΣ, Κ.Γ., « Οι κουτσαβάκηδες της πλατείας Ψυρρή », *Αθηναικα*, τευχ. 15, 1960, pp. 48-52
ΚΑΖΕΡΟΣ, Ν., « Το ιδιωτικό και το δικό του » , *Αρχιτέκτονες*, τευχ. 34, 2002, pp. 81-83
ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., « Αθηναϊκά σημειώματα », *Αθηναϊκά*, τ.7, 1957, pp. 19-24
ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., « Αθηναϊκά σημειώματα », *Τα Αθηναϊκά*, τευχ. 8, 1957 pp. 11-16
ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., « Τα πρώτα εμπορικά », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Οδός Ερμού*, 22 Σεπτεμβρίου 2002, pp. 7-9
ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η Αθήνα και οι Αθηναίες*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1990
ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η Αθήνα και οι Αθηναίοι. Η ζωή στην πρωτεύουσα τα πρώτα εκατό χρόνια της*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1982
ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η Αθήνα μετά τον πόλεμο*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1988
ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η Αθήνα μετά τον πόλεμο*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1988
ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η Αθήνα στη δεκαετία του 50*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1993
ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η Αθήνα στη δεκαετία του 60*, Αθήνα : Φιλιππότης, Αθήνα, 1997
ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η Αθήνα στη δεκαετία του 70*, Αθήνα : Φιλιππότης, 2006
ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η ιστορία της συνοικίας Ψυρρή*, Αθήνα : Φιλιππότης, 2000
ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Η ρομαντική Αθήνα*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1987
ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Οδός Ιπποκράτους 100*, Αθήνα : Φιλιππότης, 2002
ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Οι πρώτοι έμποροι των Αθηνών*, Αθήνα : Εκδόσεις Φιλιππότης, 1999
ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Περπατώντας στους δρόμους της Αθήνας*, Αθήνα : Φιλιππότης, 2008
ΚΑΙΡΟΦΥΛΑΣ, Γ., *Στης Πλάκας τις ανηφοριές*, Αθήνα : Φιλιππότης, 2007
ΚΑΙΡΟΦΥΛΛΑΣ, Γ., « Ο δρόμος είχε τη δική του ιστορία », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Η οδός Αθηνάς*, 17 Ιουνίου 2001 pp. 25-28
ΚΑΪΤΑΝΙΔΗ, Μ., « Η υγεία κάνει...περίπατο », *Τα Νέα*, 14-15 Φεβρουαρίου 2009
ΚΑΛΑΝΤΖΟΠΟΥΛΟΥ, Μ., *Πολιτική μεταφορών στην Αθήνα. Ιστορικό-προβλήματα-προοπτικές*, διπλωματική εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 1997
ΚΑΛΑΝΤΙΔΗΣ, Γ., « Η ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας » , *Αρχιτέκτονες*, τευχ. 11, Σεπτέμβριος-Οκτώβριος 1998, pp. 36-53
ΚΑΛΑΝΤΙΔΗΣ, Γ., Εξευγενισμός κεντρικών αστικών περιοχών. Το παράδειγμα του Μεταξουργείου της Αθήνας, διπλωματική εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 2005
ΚΑΛΛΙΑΣ, Δ., ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΟΣ ΣΥΛΛΟΓΟΣ, « Η ασφαλτόστρωσις των οδών », *Αρχιμήδης*, 1920, pp. 7-8
ΚΑΛΛΙΑΣ, Δ.Κ., « Η οδοποιΐα ανά τους αιώνες », *Αρχιμήδης*, 1911, pp. 21-23
ΚΑΛΛΙΒΡΕΤΑΚΗΣ, Λ., « Η Αθήνα τον 19ο αιώνα. Από επαρχιακή πόλη της οθωμανικής αυτοκρατορίας, πρωτεύουσα του Ελληνικού Βασιλείου », *Αρχαιολογία της πόλης των Αθηνών, (http://www.eie.gr/archaeologia/gr/chapter_more_9.aspx)*
ΚΑΛΛΙΓΑΣ, Π., « Το πολεοδομικό πρόβλημα των Αθηνών », *Τεχνικα Χρονικα,* τ.4, τευχ. 44-45-46, 1933, pp. 1089-1093
ΚΑΛΟΓΕΡΑΣ, Ν., Πρόταση πολεοδομικής ρυθμίσεως ευρύτερας περιοχής Αθηνών, Αθηνα : Υ.Δ.Ε., 1978
ΚΑΛΤΣΩΝΗΣ, Δ., « Πόλη και καταστολή: δημόσιος χώρος και 'ελευθερία συναθροίσεων' » In *Μετασχηματισμοί της ελληνικής πόλης: σοσιαλιστική θεωρία, προοπτικές και καθημερινή πράξη*, Αθήνα, 9 Μαΐου 2003
ΚΑΜΠΟΥΡΟΓΛΟΥ, Κ. *Αθηναικά διηγήματα*, Εν Αθήναις : Άγκυρα, 1915
ΚΑΜΠΟΥΡΟΓΛΟΥ, Δ.Γ., *Αι παλαιαί Αθήναι*, Αθήνα : Βιβλιοπωλείο Διονυσίου Νότη Καραβία, 1990 [1922]
ΚΑΝΔΡΕΒΙΩΤΟΥ, Μ., Κέντρο Αθήνας πλατεία Βάθης, Πλατεία Ομονοίας, πολεοδομική μελέτη χρέσεις γης, Δήμος Αθηναίων, 1992
ΚΑΝΔΥΛΗΣ, Ι. Δ., *Η Αθήνα όπως την έζησα και την εγνώρισα*, Αθήνα : Αναστάσιος Πιτσίλος, 1987
ΚΑΝΔΥΛΗΣ, Γ., « Αθήνα 1900-1985 : η τραγική περιπέτεια της πόλης », In ΥΠ.ΠΟ. (eds.), *Η Αθήνα στον 20ο αιώνα, 1900-1940. Αθήνα Ελληνική Πρωτεύουσα*, Αθήνα : Υπουργείο Πολιτισμού, 1986, pp. 79-69
ΚΑΡΑΒΙΑ, Μ., « Η Πλάκα στα στενά », *Καθημερινή*, 26 Νοεμβρίου 1995
ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗΣ, Ν., « Ποιές είναι οι επικίνδυνες γειτονιές της Αθήνας », *Το Βήμα*, 12 Δεκεμβρίου 1999
ΚΑΡΑΔΗΜΟΥ-ΓΕΡΟΛΥΜΠΟΥ, Α., « Σχεδιασμός και ανάκτηση του χώρου της πόλης. Χαρακτήρας της πολεοδομικής παρέμβασης του κράτους κατα τη μετάβαση από την οθωμανική στη νεοελληνική πόλη », Συνέδριο *Νεοελληνική πόλη οθωμανικές κληρονομιές και ελληνικό κράτος*, Αθήνα ; 26-28 Σεπτεμβρίου 1984, Αθήνα : Ε.Μ.Ν.Ε., 1985
ΚΑΡΑΜΠΕΤΣΟΥ, Α.Α, « Οι πρώτες αναμνήσεις μου από τη συνοικία Ψυρρή », In Γ. Καιροφύλλας (eds.), *Αθηναικό Ημερολόγιο*, Αθήνα : Φιλιππότης, 2002, pp. 93-99
ΚΑΡΑΝΤΙΝΟΣ, Π., « Δια το σχέδιον της πόλεως των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 9, τεύχ. 100 , 1936, pp. 214-218
ΚΑΡΔΑΜΙΤΣΗ-ΑΔΑΜΗ, Μ., « Βαρβάκειο Λύκειο και κεντρική αγορά », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Οδός Αθηνάς*, 17 Ιουνίου 2001, pp. 12-15
ΚΑΡΔΑΜΙΤΣΗ-ΑΔΑΜΗ, Μ., « Ενας δρόμος για το θεό του εμπορίου », *Επτά Ημέρες Καθημερινή : Οδος Ερμού*, 22 Σεπτεμβρίου 2002, pp . 3-6
ΚΑΡΔΑΜΙΤΣΗ-ΑΔΑΜΗ, Μ., *Αθήνα τότε και τώρα*, Αθήνα : Ολκός, 2003
ΚΑΡΔΑΜΙΤΣΗ-ΑΔΑΜΗ, Μ., Αθήνα μεταμορφώσεις του αστικού τοπίου. Από τη νεοελληνική ιστορική συλλογή Κωνσταντίνου Τρίπου, Αθήνα : Μουσείο Μπενάκη, 2009

ΚΑΡΔΑΜΙΤΣΗ-ΑΔΑΜΗ, Μ., ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ-ΚΡΙΣΤΕΝΣΕΝ, Α., « Ο κήπος του λαού που έγινε δρόμος ». *Επτά Ημέρες Καθημερινή Οδός Αθηνάς,* 17 Ιουνίου 2001, pp. 4-7
ΚΑΡΟΥΖΑΚΗΣ, Γ., « Κέρδισε το… 'δικό μου παγκάκι' », *Ελευθεροτυπία*, 2 Ιουλίου 2010
ΚΑΡΥΔΗΣ, Δ., *Ανάγνωση πολεοδομίας. Η κοινωνική σημασία των χωρικών μορφών*, Αθήνα : Συμμετρία, 1996
ΚΑΡΥΔΗΣ, Δ., *Πολεοδομικά των Αθηνών και της Τουρκοκρατίας*, διδακτορική διατριβή, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, Αθήνα, 1981
ΚΑΡΥΚΟΠΟΥΛΟΣ, Π., *Αθήνα: το χωριό που έγινε πρωτεύουσα*, Αθήνα : Φ. Τσιρώνη, 1971
ΚΑΣΣΙΑΝΟΥ, Τ., « Σειρά μέτρων για επιστροφή στο κέντρο », *Ημερησία*, 20 Ιουλίου 2011
ΚΑΣΤΙΩΤΗΣ, Σ., *Οδηγός οριοθέτησης γειτονιάς*, Αθήνα : Υ.Δ.Ε., 1983
ΚΑΤΣΑΡΗΣ, Δ.Κ., « Το πρόβλημα της κυκλοφορίας των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχ. 59, 1954, pp. 20-21
ΚΑΤΣΟΥΝΑΚΗ, Μ., « Επικίνδυνα σημάδια γκετοποίησης στην Αθήνα », *Καθημερινή*, 5 Σεπτεμβρίου 2010
ΚΑΥΤΑΝΤΖΟΓΛΟΥ, Ρ.Λ., *Στη σκιά του Ιερού Βράχου. Τόπος και μνήμη στα Αναφιώτικα*, Αθήνα : Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών Ελληνικά Γράμματα, 2001
ΚΕ.Π.Α.ΜΕ., Πολεοδομική μελέτη χρήσεων γης στη γειτονιά Νεάπολη τυ 1ου και 7ου δημοτικού διαμερίσματος, Γ Φάση, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, Ιούνιος 1993
ΚΕΖΑ, Λ., « Πεζά ζητήματα », *Το Βήμα*, 15 Ιουλίου 1994
ΚΕΦΑΛΗΝΑΙΟΥ, Ε., « Εντυπώσεις ξένων περιηγητών από την Αθήνα στα χρόνια 1830-1834 », *Νέα Εστία*, 1984, pp. 472-482
ΚΙΜΠΟΥΡΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., « Η 'Ομόνοια' όλων των Ελλήνων», *Επτά Ημέρες Καθημερινή*, Κυριακή 23 Ιανουαρίου 1994, pp. 2-5
ΚΙΤΣΙΚΗΣ, Α.Κ., « Στόχος αι Αθήναι. Πλατεία Ομονοίας », *Αρχιτεκτονική*, τευχ. 11, Σεπτέμβριος-Οκτώβριος 1958, pp. 9-9
ΚΙΤΣΙΚΗΣ, Κ., « Πολεοδομικά και αισθητικά προβλήματα των Αθηνών », *Αρχιτεκτονική*, τευχ. 15-16, 1959, pp. 12-19
ΚΙΤΣΙΚΗΣ, Ν., ΚΟΡΩΝΗΣ, Σ., ΜΑΤΣΑΣ, Α., « Εισήγησις εις το ανώτατον συγκοινωνιακόν συμβούλιον επί των συμφωνιών Λονδίνου δια τα ζητήματα τ' αφορώντα την σύμβασιν 'περί προμήθειας ηλεκτρισμού και περί μεταφορών' », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 5, τεύχ. 59-60 , 1934, pp. 510-536
ΚΛΕΟΓΕΝΗ, Ε., ΚΟΝΤΑΡΗ,Λ., ΤΣΙΚΟΣ, Π., *Η στοά. Η εξέλιξη του ρόλου της στον πολεοδομικό ιστό*, διπλωματική εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 1984
ΚΛΩΝΤΖΑ, Ο., «Ομοφοβικοί μας επιτέθηκαν στο Γκάζι και κανείς δεν μας βοήθησε », *Το Βήμα*, 7 Σεπτεμβρίου 2014
ΚΟΚΚΙΝΗΣ, Ε.Γ., « Το πρόβλημα της κυκλοφορίας των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχ. 53 ,1954, pp. 28
ΚΟΚΚΩΝΗΣ, Μ., *Κατοχής διαφημίσεις 1941-1944*, Αθήνα : Συλλογές, 2009
ΚΟΛΛΙΑ, Ε., « Πώς η οδός Αθηνάς θα γίνει πεζόδρομος », *Το Βήμα*, 12 Ιουλίου 2009
ΚΟΝΔΥΛΑΚΗΣ, Ι.Δ., *Οι άθλιοι των Αθηνών*, Αθήνα : Δ. Δαρεμά, 1999 [1894]
ΚΟΝΟΦΑΟΣ, Β., « Πρότασις διά την κατασκευήν ολοκληρωμένου συστήματος Μητροπολιτικού σιδηρόδρομου Αθηνών », *Αρχιτεκτονική*, τευχ. 40, 1963, pp. 40-43
ΚΟΝΤΑΡΑΤΟΣ, Σ., « Διαμόρφωση κοινοχρήστων χώρων για τους πεζούς », *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τευχ. 12, 1978, pp. 15-16
ΚΟΝΤΑΡΑΤΟΣ, Σ., « Πόλη και ουτοπία », In ΥΠ.ΠΟ. (eds.), *Η Αθήνα στον 20ο αιώνα. Η Αθήνα όπως δεν φαίνεται 1940-1985*, Αθήνα : ΥΠ.ΠΟ., 1985, pp. 30-36
ΚΟΝΤΑΡΓΥΡΗΣ, Δ., ΒΕΝΤΟΥΡΑΚΗΣ, Α., ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ, Γ., *Οδός Σταδίου από την παρακμή στην ελπίδα. Το πρόβλημα και η προοπτική*, Αθήνα : Γιώργος Τριανταφύλλου & Συνεργάτες, 2013
ΚΟΡΑΣΙΔΟΥ, Μ., *Οι άθλιοι των Αθηνών και οι θεραπευτές τους. Φτώχεια και φιλανθρωπία στην ελληνική πρωτεύουσα τον 19ο αιώνα*, Αθήνα : Γενική Γραμματεία Νέας Γενιάς, 1995
ΚΟΡΟΜΗΛΑΣ, Γ., ΚΟΡΟΜΗΛΑΣ, Λ., *Η Αθηναική περιπέτεια. 40 αιώνες αθηναικής ζωής*, τ.2, Αθήνα, 1981
ΚΟΣΜΑΚΗ, Π., « Προς μια πολιτική σχεδιασμού δημοσίων υπαίθριων χώρων στο Λεκανοπέδιο », *Πυρφόρος*, τευχ. 1, 1998, pp. 29-31
ΚΟΣΜΑΚΗ, Π., ΛΙΑΠΗΣ, Ι., ΛΟΥΚΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., *Ανάπλαση κεντρικών περιοχών κατοικίας. Μελέτη περίπτωσης Κάτω Πατήσια*, Αθήνα : Ε.Μ.Π., Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1992
ΚΟΣΜΑΚΗ, Π., Σχεδιασμένοι οικισμοί στην Αθήνα του μεσοπολέμου. Πρότυπα εξέλιξη και επιδράσεις στο μεταβαλλόμενο αστικό χώρο, Αθήνα, διδακτορική διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 1990
ΚΟΣΜΕΤΑΤΟΥ, Σ., « Ο οδικός εξοπλισμός της Αθήνας », *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τευχ. 3, 1969, pp. 288-293
ΚΟΤΖΑΜΑΝΗΣ, Β., « Αθήνα 1848-1991. Η δημογραφική ανάδυση μιας μητρόπολης », *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, τευχ. 92/93, 1997, pp. 3-30
ΚΟΤΙΩΝΗΣ, Ζ. « Μια 'Θραυσματική' Αφήγηση Κάτω Από Την Ακρόπολη », *Καθημερινή Επτά Ημέρες. Ο Ελλην δημιουργός Δημήτρης Πικιώνης*, 16 Οκτωβρίου 1994, pp .13-15
ΚΟΥΛΗΣ, Σ., « Διαμόρφωση ελεύθερων κοινοχρήστων χώρων», In *Αισθητική των πόλεων και πολιτική των παρεμβάσεων*, Δελφοί, 4-6 Μαρτίου 1988, Αθήνα : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, 1988
ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΕΑΣ, Μ., « Σε μέρος όπου φως δεν φέγγει », In *Πλανόδιος σαλπιγκτής : δεκατέσσερα κείμενα*, Αθήνα : Κέδρος, 1989
ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΕΑΣ, Μ., *Οι Αθηναίοι*, Αθήνα : Καστανιώτης, 2000
ΚΟΥΝΕΝΑΚΗ, Π., « Οδός Αθηνάς. Πολιτισμική και πολύχρωμη », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Οδός Αθηνάς*, 17 Ιουνίου 2001, pp. 2-3
ΚΟΥΡΙΑ, Α., « Πατώντας το ιερό έδαφος της Αθήνας », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Η Αθήνα των περιηγητών*, 4 Απριλίου 2004, pp. 23-27
ΚΟΥΡΟΥΖΙΔΗΣ, Σ., « Γιατι όχι στο τραμ », *Αυγή*, Μάρτιος 2002
ΚΟΥΡΟΥΖΙΔΗΣ, Σ., « Εξι νέες γραμμές τραμ στην Αθήνα », *Δαίμων Της Οικολογίας*, τευχ. 24, 2003
ΚΟΥΡΟΥΖΙΔΗΣ, Σ., « Επιτέλους τραμ », *Δαίμων Της Οικολογίας*, τευχ. 11, anvier 2002
ΚΟΥΤΡΟΥΜΠΗ, Σ.Κ., Διαδικασία εξευγενισμού (gentrification) στο Μεταξουργείο. Μια περίπτωση εξαίρεσης ή ένας κανόνας για τις κεντρικές υποβαθμισμένες περιοχές, μεταπτυχιακή εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων, 2010

ΚΟΥΤΣΟΠΟΥΛΟΣ, Κ., « Η δημογραφική οπτική στον πολεοδομικό σχεδιασμό. Η περίπτωση του Π.Σ. πρωτεύουσας », In Β. Κοτζαμάνης, Β. Παππάς (eds.), *Οι χωρικές διαστάσεις των δημογραφικών φαινομένων*, Βόλος : Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 2001, pp. 153-166
ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ, Γ., *Σελίδες από την παλιά Αθήνα*, Αθήνα : Εστία, 1984
ΚΡΙΜΠΑΣ, Ι., « Η εξέλιξης του σχεδίου πόλεως Αθηνών και η σημερινή προσπάθεια του Δήμου », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 9, τεύχ. 98, 1936, pp. 80-86
ΚΡΙΜΠΑΣ, Ι., « Η κυκλοφορία εν τη πόλει και τα πολεοδομικά εν αυτής μέτρα », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 306, 1949, pp. 638-648
ΚΡΙΜΠΑΣ, Ι., « Ο θόρυβος εν τη πόλη και τα μέτρα περιστολήν αυτού », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 8, τευχ. 93, 1935, pp. 849-855
ΚΡΙΜΠΑΣ, Κ., « Η εξέλιξις της οδοποιΐας εν τη πόλει των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 6, τεύχ. 67, 68, 69 , 1934, pp. 991-994
ΚΡΙΣΠΗΣ, Κ.Φ., « Κυκλοφοριακά και οργάνωσις: μερικαί παρατηρήσεις διά τους μονοδρόμους κ.λ.π.» *Τεχνικά χρονικά*, τευχ. 199-200, 1961, pp. 37-41
ΚΡΙΣΠΗΣ, Κ.Φ., « Το πρόβλημα της κυκλοφορίας των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 51, 1954, pp. 11-12
ΚΤΕΝΙΑΔΗΣ, Ν.Σ., *Οι πρώτοι ελληνικοί σιδηρόδρομοι*, ΑΘήνα : Γ.Η. Καλλέργης & Σια, 1936
ΚΥΒΕΛΟΥ, Σ, *Από τη χωροταξία στη χωροδιαχείρηση. Η έννοια του στρατηγικού χωρικού σχεδιασμού και της εδαφικής συνοχής στην Ευρώπη*, Αθήνα : Κριτική, 2010
ΚΥΔΩΝΙΑΤΗΣ, Σ.Π., *Αθήναι παρελθόν και μέλλον*, ΑΘήνα : Πνευματικό Κέντρο Δήμου Αθηναίων, 1985
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ, Α., « Πολεοδομικά προβλήματα », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 21-22, τευχ. 235-236, 1941, pp. 269-271
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ, Γ.Α., « Κυκλοφορία και πεζοδρόμια », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 51, 1954, pp. 12-12
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, Φ., ΤΣΙΡΓΙΑΛΟΥ, Α., (eds.), *Αθήνα 1839-1900. Φωτογραφικές μαρτυρίες*, Αθήνα : Μουσείο Μπενάκη, 2003
ΛΑΖΑΡΙΔΗΣ, Σ., *Η Αθήνα στις αρχές του αιώνα*, Αθήνα : Συλλογές, 1988
ΛΑΛΕΝΗΣ, Κ, « Η εξασφάλιση του δημόσιου χώρου στις ελληνικές πόλεις. Νομοθετικές ρυθμίσεις και εφαρμογές», In Γ. Σαρηγιαννης, Δ. Οικονομου and Κ. Σερράος (eds.), *Πόλη και χώρος από τον 20^{ο} στον 21^{ο} αιώνα*, Αθήνα : ΕΜΠ , Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΣΕΠΟΧ, 2004, pp. 273-286
ΛΑΛΙΟΣ, Γ., « Χώρος περιπάτου και η Συγγρού. Πρόταση πεζοδρόμησης ενός τμήματος και ανάδειξης του Εθνικού Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης », 16 Ιανουαρίου 2013
ΛΑΜΠΙΚΗΣ, Δ., « Το μόνιππο », In Κ. Καιροφύλλας, Γ. Φιλιππότης (eds.), *Αθηναικό ημερολόγιο*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1994, pp. 73-78
ΛΑΜΠΙΚΗΣ, Δ., *Από όσα βλέπουμε στην Αθήνα,* Αθήνα : Γ.Ι. Βασιλείου, 1930
ΛΑΜΠΙΚΗΣ, Δ., *Τα εκατό χρόνια του Δήμου Αθηναίων*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων Πολιτιστικός Οργανισμός, 2000 [1938]
ΛΑΜΠΡΟΥ, Γ.Λ., *Οδός Αιόλου. Ο δρόμος του θεού των ανέμων*, Αθήνα : Πολιτιστικός Οργανισμός Δήμου Αθηναίων, 2002
ΛΑΜΠΡΟΥ, Γ.Λ., *Οδός Ερμού*, Αθήνα : Αθήνα, 2001
ΛΑΣΚΑΡΗΣ, Κ., « Η κάλυψις του Ιλισσού ως "κυκλοφοριακή αρτηρία" και ως ειδυλλιακή λεωφόρος της πόλεως των Αθηνών » *Τεχνικα Χρονικά*, τ. 15, τευχ. 171, 1939, pp. 75-79
ΛΕΒΕΝΤΗ, Α., Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., *Σχεδιάζοντας για όλους*, Αθήνα : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1998
ΛΕΛΟΥΔΑΣ, Σ., « Η κυκλοφορία εις τινά κεντρικά σημεία των Αθηνών » , *Έργα*, τευχ. 77, 1928, pp. 128-131
ΛΕΛΟΥΔΑΣ, Σ., *Αθήναι αι ευρύτεραι. Αστυνομική μελέτη και σχέδιον πόλεως δια τας Αθήνας, το επίνειον και τα άλλα εξαρτήματα αυτής*, Εν Αθήναις : Π.Δ. Σακελλάριος, 1929
ΛΕΛΟΥΔΑΣ, Σ., *Αθήναι Πειραιεύς. Μελέτη νέου σχεδίου δια την πόλιν των Αθηνών το επίνειον και τα άλλα εξαρτήματα αυτής*, Εν Αθήναις : Τύποις Π.Δ. Σακελλαρίου, 1918
ΛΕΟΝΤΙΔΟΥ, Λ., *Οι πόλεις της σιωπής. Εργατικός εποικισμός της Αθήνας και του Πειραιά*, 1909-1940, Αθήνα : ΕΤΒΑ, 1989
ΛΕΦΑΤΖΗ, Μ., « Αθήνα 1954-2004, Εν μέσω δύο ανασυκροτήσεων », *Αρχιτέκτονες*, τευχ. 39, Μαιος-Ιούνιος 2003, pp. 63-66
ΛΙΑΛΙΟΣ, Γ., « Κτίρια φαντάσματα στο κέντρο της Αθήνας », *Καθημερινή*, 4 Δεκεμβρίου 2011
ΛΙΑΛΟΣ, Γ., « Η ωραία κοιμωμένη με το όνομα…Αθήνα », *Καθημερινή*, 4 Μαρτίου 2013
ΛΙΝΑΡΔΑΚΗΣ, Γ., « Πανεπιστημίου. Πεζοδρόμηση χωρίς αντίκρυσμα », *Real Estate News*, 10 Φεβρουαρίου 2011
ΛΙΝΑΡΔΟΥ, Γ., « Παιχνίδια κερδοσκόπων στο κέντρο της Αθήνας », *Ελευθεροτυπία*, 31 Οκτωβρίου 2010
ΛΟΥΛΗΣ, Σ., « Προσφυγή στο ΣτΕ κατά της πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου», *Αυγή*, 20 Σεπτεμβρίου 2014
ΛΟΥΡΟΣ, Ν.Κ., « Περίπατος στο κέντρο της Αθήνας του 1910 », *Νέα Εστία* (numéro special « *Αθήνα 1834-1984* »), 1984, pp. 303-312
ΛΥΡΙΓΚΟΥ, Τ., « Πεζόδρομοι στα κέντρα των πόλεων », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 2, 1978, pp. 357-364
Μ., ΒΑΡΛΑΜΟΥ, ΔΑΜΙΑΝΟΥ, Β., *Κέντρα πόλεων*, διπλωματική εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων, 1976
ΜΑΓΚΛΙΝΗΣ, Η., « Η αιώνια γοητεία της οδού Αθηνάς », *Καθημερινή*, 13 Αυγούστου 2011
ΜΑΛΟΥΤΑΣ, Θ., « Η υποβάθμιση του κέντρου της Αθήνας και οι επιλογές κατοικίας από τα υψηλά και μεσαία στρώματα », In Θ. Μαλούτας, Γ. Κανδύλης, Μ. Πέτρου and Ν. Σουλιώτης (eds.), *Το κέντρο της Αθήνας ως πολιτικό διακύβευμα*, Αθήνα : ΕΚΚΕ, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, 2013
ΜΑΛΟΥΤΑΣ, Θ., « Κατοικία και κοινωνική δομή στην Αθήνα » In Θ. Μαλούτας, Σ. Πεσμαζόγλου and Κ. Τσουκαλάς (eds.), *Προσεγγίσεις. Κοινωνική δομή και αριστερά*, Αθήνα : Σύγχρονη Εποχή, 1990, pp. 133-166
ΜΑΛΟΥΤΑΣ, Θ., (eds.), *Κοινωνικός και οικονομικός άτλας της Ελλάδας. Οι πόλεις, τ.* 1, Βόλος : Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας, 2000
ΜΑΛΟΥΤΑΣ, Θ., ΑΛΕΞΑΝΔΡΗ, Γ., « Αστικές αναπλάσεις και μεταβολές των κοινωνικών δομών στο κέντρο της Αθήνας στη στροφή του αιώνα », In Γ. Πετράκος, Η. Μπεριάτος and Χ. Κοκκώσης (eds.), *25 κείμενα για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη του χώρου*, Βόλος : Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, pp. 295-333
ΜΑΛΟΥΤΑΣ, Θ., ΚΑΝΔΥΛΗΣ, Γ., ΠΕΤΡΟΥ, Μ., et al., « Η επαναφορα του ζητηματος του κεντρου της Αθηνας στην ημερησια διαταξη », In Θ. Μαλούτας, Γ. Κανδύλης, Μ. Πέτρου and Ν. Σουλιώτης (eds.), *Το κέντρο της Αθήνας ως πολιτικό διακύβευμα*, Αθήνα: ΕΚΚΕ, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, 2013, pp. 11-25

ΜΑΛΟΥΤΑΣ, Θ., ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Δ., (eds.), *Κοινωνική δομή και πολεοδομική οργάνωση στην Αθήνα*, Θεσσαλονίκη : Παρατηρητής, 1992
ΜΑΝΔΡΑΒΕΛΗΣ, Π., « Η άνοδος και η εξαφάνιση των Αγανακτισμένων », *Καθημερινή*, 25 Νοεμβρίου 2012
ΜΑΝΟΥΔΗ, Μ., « Οι προτάσεις Hofmann και Mawson και ο αθηναϊκός τύπος », In ΥΠ.ΠΟ., *Η Αθήνα τον 20όν αιώνα. 1900-1940 Αθήνα ελληνική πρωτεύουσα*, Αθήνα : Υπουργείο Πολιτισμού, Σύλλογος Αρχιτεκτόνων, 1986, pp. 47-57
ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ, Μ., « Η οικοδομή στην Αθήνα μετά τον πόλεμο. Οικονομικές και κοινωνικές απόψεις μιας ευκαιριακής ανάπτυξης », In ΥΠ.ΠΟ., *Η Αθήνα στον 20ο αιώνα. Όπως (δεν) φαίνεται 1940-1985*, Αθήνα : ΥΠ.ΠΟ., 1985, pp. 36-41
ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ, Μ., « Κέντρο πόλης, κοινωνική ανισότητα και πολιτισμική ετερότητα: προκλήσεις για την πολεοδομική σκέψη » *Μανδραγόρας*, τευχ. 12-13, 1996, pp. 54-55
ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ, Μ., « Κρίση του κεντρου της Αθήνας », In *Κέντρο και κεντρικότητες. Παρίσι-Αθήνα συγκρίσεις*, Αθήνα, 10 Μαΐου 2010
ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ, Μ., « Ο πολεοδομικός σχεδιασμός της Αθήνας (1830-1940) », In Ε.Μ.Π. (eds.), *Από την Ακρόπολη της Αθήνας στο λιμάνι του Πειραιά. Σχέδια ανάπλασης αστικών περιοχών*, Αθήνα : Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Politechnico di Milano, 1988 , pp. 39-54
ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ, Μ., ΜΑΥΡΙΔΟΥ, Μ., « Τα 150 χρόνια της Αθήνας 'ορόσημο' σχετικά με το πλαίσιο του Υ.Χ.Ο.Π. για την Ανασυγκρότηση της Αθήνας », In Τ.Ε.Ε. (eds.), *Το 'πρόβλημα' Αθήνα*, Αθήνα : ΤΕΕ, 1979, pp. 18-26
ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ, Μ., ΜΑΥΡΙΔΟΥ, Μ., ΒΑΙΟΥ, Δ., « Κοινωνική ενσωμάτωση και ανάπτυξη του αστικού χώρου στην Ελλάδα. Τα τοπικά δεδομένα στην Ευρώπη », *Το βήμα των κοινωνικών επιστημών,* τ. Δ, τευχ. 16, Ιούνιος 1995, pp. 29-58
ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ, Μ., ΣΚΟΥΦΟΓΛΟΥ, Μ., ΠΑΛΙΟΥ, Χ., « Το ιστορικό κέντρο της Αθήνας », *Greekscapes*
ΜΑΡΑΘΟΥ, Χ., « Χώροι διαλόγου. Μια μεταναστευτική κοινότητα στο κέντρο της Αθήνας », *Αρχιτέκτονες*, τευχ. 63, Μάιος-Ιούνιος 2007, pp. 64-65
ΜΑΡΚΑΝΤΩΝΗΣ, Γ., « Θα προεκταθεί η οδός Σταδίου », *Έθνος*, 1935
ΜΑΡΚΑΤΟΥ, Δ., « Απόψεις της πόλης προς τα τέλη του 19ου αιώνα », *Καθημερινή*, 6 Ιουνίου 2004
ΜΑΡΚΑΤΟΥ, Δ., Φ., « Απόψεις της πόλης προς τα τέλη του 19ου αιώνα », *Επτά Ημέρες Καθημερινή : Η Αθήνα των ζωγράφων*, 6 Ιουνίου 2004, pp. 2-7
ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗ, Μ., *Ματιές στην Αθήνα που έφυγε*, τ. 2, Αθήνα : Φιλιππότης, 1996
ΜΑΡΚΟΣ, Γ.Β, « Πάλιν περι κυκλοφορίας », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 96, 1955, pp. 8-13
ΜΑΡΚΟΣ, Γ.Β., « Η διαμόρφωσις της πλατείας Ομονοίας », *Τεχνικά Χρονικά*,. τ. 1, τεύχ. 12 , 1932, pp. 616-618
ΜΑΡΚΟΣ, Γ.Β., « Συγκοινωνία και σχέδιο πόλεως », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 26, τευχ. 307, 1950, pp. 7-12
ΜΑΡΜΑΡΑΣ, Ε.Β., « Αναζητώντας το στρατηγικό στόχο της μετα-Ολυμπιακής Αθήνας », *Αρχιτέκτονες*, τευχ. 39, 2003, pp. 55-60
ΜΑΡΜΑΡΑΣ, Ε.Μ., *Η αστική πολυκατοικία της μεσοπολεμικής Αθήνας. Η αρχή της εντατικής εκμετάλλευσης του αστικού εδάφους,* Αθήνα : Ε.Τ.Β.Α., 1991
ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ, Θ., « Ομιλία επί του σχεδίου της πόλεως Αθηνών », *Αρχιμήδης*, τευχ. 10, 1921, pp. 77-81
ΜΑΥΡΙΔΟΥ, Μ. « Η νέα πολεοδομία ως κυρίαρχος λόγος και η ελληνική πόλη», In Γ. Σαρηγιάννης, Δ. Οικονόμου and Κ. Σερράος (eds.), *Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα*, Αθήνα : ΕΜΠ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, ΣΕΠΟΧ, 2004, pp. 345-361
ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ, Ε., « Η ανακάλυψη της πόλης », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Η Αθήνα των ζωγράφων*, 6 Ιουνίου 2004, pp. 8-11
ΜΕΛΑΜΠΙΑΝΑΚΗ, Ε., *Οι πλατείες της Αθήνας 1834-1945. Διαδικασία διαμόρφωσης, λειτουργία, πολεοδομική σημασία*, διδακτορική διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, 2006
ΜΕΛΑΝΙΔΗΣ, Β., ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ, Μ., « Το γενικό πολεοδομικό σχέδιο του δήμου Αθήνας », *Τεχνικά Χρονικά*, Ιούλιος-Αύγουστος 1990, pp. 47-56
ΜΕΡΑΚΛΗΣ, Μ., « Λαογραφικά της Αθήνας 1834-1984 », *Νέα Εστία* (numéro special « *Αθήνα 1834-1984* »), 1984, pp. 211-233
ΜΗΤΣΑΚΗΣ, Μ., « Ζωγραφιά νυκτερινή (1893) », In Μ. Περάνθη (eds.), *Μιχαήλ Μητσάκης. Το έργον του*, Αθήνα : Βιβλιοπωλείον της Εστίας, 1956, pp. 106-113
ΜΗΤΣΑΚΗΣ, Μ., « Ομιλίαι του δρόμου », *Εστία*, τ. 34, τευχ. 47, 1892, pp. 321-323
ΜΗΤΣΑΚΗΣ, Μ., «Το κάρρον», *Ημερολόγιο Σκόκου*, τ.7, 1892, pp. 248-256
ΜΗΤΣΑΚΗΣ, Μ., *Πεζογραφήματα*, Αθήνα : Νεφέλη, 1988
ΜΗΤΣΑΚΗΣ, Μ., *Τα θεάματα του Ψυρρή*, Αθήνα : Καστανιώτης, 1996 [1890]
ΜΗΤΣΑΚΗΣ, Μ., *Φιλολογικά έργα*, τ. 2, Αθήναι : Αθηναϊκό Βιβλιοπωλείο, 1922
ΜΙΧΑΗΛ, Ι., « Το πρόβλημα της Πλάκας σε σχέση με τη σύγχρονη Αθήνα », In *Τα προβλήματα των ιστορικών κέντρων Ρώμης και Αθήνας*, Αθήνα, 1-4 Νοεμβρίου 1976
ΜΙΧΕΛΗ, Λ., *Μοναστηράκι. Από το σταροπάζαρο στο γιουσουρούμ*, Αθήνα : Ωκεανίας, 1997
ΜΙΧΕΛΗ, Λ., *Πλάκα. Ιστορική μνήμη και μυθοπλασία*, Αθήνα : Δρώμενα, 1990
ΜΟΣΧΟΥ, Μ., « Διόδια και πεζοδρομήσεις στην Αθήνα », *Ημερησία*, 17 Ιουνίου 2008
ΜΟΥΛΛΑΣ, Π., ΜΕΝΤΖΟΥ, Β., (eds.), *Σελίδες για την Ελλάδα του 20ου αιώνα. Κείμενα γάλλων ταξιδιωτών*, Αθήνα : Ολκός, 1995
ΜΟΥΣΕΙΟ ΜΠΕΝΑΚΗ, *Για πέντε διαμερίσματα και ένα μαγαζί*, 2005 (film)
ΜΠΑΔΗΜΑ-ΦΟΥΝΤΟΥΛΑΚΗ, Ο., *Κλεάνθης 1802-1862. Αρχιτέκτων, επιχειρηματίας, οραματιστής*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 2001
ΜΠΑΛΑΝΟΣ, Α., *Μελέτη σχεδίου πόλεως Αθηνών. Τμήμα συνοικιών Κολωνού, Σεπολίων, Κολοκυνθούς, Ιεράς Οδού*, Εν Αθήναις : Εστία, 1917
ΜΠΑΛΑΟΥΡΑ, Ο., « Για τον εξευγενισμό του Μεταξουργείου », 29 Σεπτεμβρίου 2008 http://www.anoihtipoli.gr/arthra/gia-ton-ekseygenismo-toy-metaksoyrgeioy.
ΜΠΑΡΛΑΣ, Φ., « Οι τροχονόμοι », In Ρ.Η. Αποστολίδης (eds.), *Άπαντα*, Αθήνα : Τα Νέα Ελληνικά, 1980, pp. 25-27
ΜΠΑΡΜΠΟΠΟΥΛΟΣ, Ν., ΜΗΛΑΚΗΣ, Δ., ΒΛΑΣΤΟΣ Θ., « Αναζητώντας τη μορφή της βιώσιμης πόλης. Κριτική προσέγγιση του συμπαγούς πολεοδομικού μοντέλου », *Αειχώρος*, τ. 4, τευχ. 1, 2005, pp. 20-45
ΜΠΑΣΤΕΑ, Ε., *Αθήνα 1834-1896. Νεοκλασική πολεοδομία και ελληνική εθνική συνείδηση*, Αθήνα : Libro, 2008

ΜΠΑΤΣΟΣ, Δ.Β., « Το μετρό στην πορεία υλοποίησης και η παρέμβαση του στη μορφή της πόλης », In *Μεγάλα έργα και ρυθμίσεις στην Αττική*, Αθήνα, 3-4 Ιουνίου 1993
ΜΠΕΗΣ, Δ., *Πορεία ζωής...για μια ανθρώπινη πόλη*, Αθήνα : Λιβάνη, 2010
ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ, Ν., « Αγναντεύοντας την Αθήνα του χρόνου τον Σεπτέμβριο », *Ο κόσμος του επενδυτή*, 2003
ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ, Ν., ΒΑΤΑΒΑΛΗ, Φ., « Ο μετασχηματισμός της οδού Πειραιώς », In *5η Πανελλήνια επιστημονική συνάντηση TICCIH,* Βόλος, 22-25 Νοεμβρίου 2007
ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ, Ν., ΒΑΤΑΒΑΛΗ, Φ., Οδηγός για το περιβάλλον. Πράσινο και ελεύθεροι χώροι στην πόλη. Αθήνα : WWF, 2009
ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ, Ν., ΒΑΤΑΒΑΛΗ, Φ., ΣΑΜΑΡΙΝΗΣ, Π., *Κατάληψη δημόσιων χώρων από χρήσεις στον Πειραιά*, Ε.Μ.Π., Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, Μάρτιος 2009
ΜΠΕΤΟΥΡΑ, Δ., ΛΟΥΚΙΣΣΑΣ,Φ., ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Δ., « Επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση της Πλάκας », *Τεχνικά Χρονικά*, τ.17, τεύχ.1-2 , 1997, pp. 33-49
ΜΠΙΡΗΣ, Κ., « Η αποσυμφόρηση των Αθηνών », In *Γιά τη σύγχρονη Αθήνα*, Αθήνα : Ιδιωτική Συλλογή, 1956
ΜΠΙΡΗΣ, Κ., Η πρωτεύουσα θύμα πολεοδομικού εμπαιγμού, Αθήναι : Δήμος Αθηναίων, 1961
ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Ο Πικιώνης σαν οικοδόμος*, Αθήνα : Ζυγός, 1958
ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Σχέδιον ανασυγκροτήσεως της πρωτεύουσας*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1946
ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Τα πρώτα σχέδια των Αθηνών*, Αθήνα : Ιδιωτική έκδοση, 1933
ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Αι Αθήναι. Από τον 19ο εις τον 20ο αιώνα*, Αθήνα : Μέλισσα, 1965
ΜΠΙΡΗΣ, Κ., *Το οικιστικόν θέμα της χώρας. Υφιστάμενη κατάστασις και προτάσεις*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1966
ΜΠΙΡΗΣ, Μ., « Η αρχιτεκτονική φυσιογνωμία », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Οδός Αθηνάς*, 17 Ιουνίου 2001, pp. 8-11
ΜΠΙΤΣΑΝΗ, Α., ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΗΣ, Α., Βουκουρεστίου ο πρώτος εμπορικός πεζόδρομος. Οι πρώτες επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, φοιτητική εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, 1990
ΜΠΙΤΣΙΚΑ, Π., « Μνημόνιο 3 υπουργείων για την πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου », *Το Βήμα*, 16 απριλίου 2011
ΝΑΘΕΝΑΣ, Γ., ΚΟΥΡΜΠΕΛΗΣ, Α., ΒΛΑΣΤΟΣ, Θ., et al. (eds.), *Από τα παμφορεία στο μετρό. 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών - Πειραιώς - περιχώρων*, Αθήνα : Μίλητος, 2007
ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ, Ε., *Οι συνταγές της πείνας. Η ζωή στην Αθήνα την περίοδο της κατοχής*, Αθήνα : Οξυγόνο, 2011
ΝΙΚΟΛΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Λ., ΚΡΗΤΙΚΟΣ, Α., ΓΡΗΓΟΡΟΠΟΥΛΟΣ, Σ., *Πεζόδρομοι στις πόλεις*, Αθήνα : Τ.Ε.Ε., 1978
ΝΙΡΒΑΝΑΣ, Π., « Ένας τρελός », In Γ. Σολδάτος (eds.), *Ιστορίες τρέλας από την ελληνική λογοτεχνία*, Αθήνα : Αιγόκερος, 1994, pp. 109-111
ΝΟΤΑΡΑΣ, Γ., « Μουσική. Απόλυτη ρήξη, η Ελλάδα στον 20^{ο} αιώνα 1960-1965 », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Η Ελλάδα τον 20ο αιώνα 1960-1965*, 5 Δεκεμβρίου 1999, pp. 37-39
ΞΕΝΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., « Εκεί κατασταλάζουν οι πλέον νυκτόβιοι από τους θαμώνες των θεάτρων », *Βιβλιοφιλία. 150 χρόνια ιστορικού εμπορικού κέντρου της Αθήνας*, τευχ. 42-43, 1990, pp. 9-11
ΞΕΝΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., « Πλατεία Ομονοίας », *Εφημερίς*, Ιούλιος 1913
ΞΕΝΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., « Το αυτοκίνητο » In *Αθηναϊκές επιστολές. Σας ασπάζομαι Φαίδων*, Αθήνα : Αφοι Βλαση, 1984, pp. 507-509
ΞΕΝΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., «Το ατελείωτο », In *Αθηναικές επιστολές. Σας ασπάζομαι Φαίδων*, Αθήνα : Αφοι Βλάση, 1984, pp. 221-223
ΞΕΝΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., *Νικόλαος Σιγαλός.Αθηναϊκή μυθυστορία,* Εν Αθήναις : Κορίννης, 1890
ΞΗΡΑΔΑΚΗ, Κ., *Η Αθήνα πριν εκατό χρόνια, ένας φιλολογικός περίπατος*, Αθήνα : Κέδρος, 1982
Ο.Α.Σ.Α., Η αναδιοργάνωση των αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας, Αθήνα : Ο.Α.Σ.Α., 1989
Ο.Α.Σ.Α., Μελέτη αναδιάρθρωσης δημόσιων συγκοινωνιών, Αθήνα : Ο.Α.Σ.Α., 1993
Ο.Α.Σ.Α., *Μελέτη προέλευσης προορισμού*, Αθήνα : Ο.Α.Σ.Α., 1983
Ο.Ρ.Σ.Π.Π.Α., Συγγρού. Αστική λεωφόρος πολιτισμού και επιχειρηματικότητας, Ιούνιος 2011
Ο.Ρ.Σ.Π.Π.Α., Σχεδιασμός μητροπολιτικής περιφέρειας για μια βιώσιμη ανάπτυξη, Αθήνα : Ο.Ρ.Σ.Π.Π.Α., 1996
Οδηγός Αθηνών Πειραιώς, Αθήνα : Μ. Σαλίβερος, 1941
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Μ., ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ, Π., « Το αυτοκίνητον ως μέσο συγκοινωνίας », *Έργα*, τευχ. 107, 1929, pp. 295-296
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Α.Η., « Νέες αντιλήψεις για τη διαρύθμιση των πόλεων », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 2, τεύχ. 22, 1932, pp. 1089-1098
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Δ., « Αστική αναγέννηση και πολεοδομικές αναπλάσεις », *Τεχνικά Χρονικά*, Μάιος - Ιούνιος 2004, pp. 1-10
ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ, Χ., « Η κυκλοφορία εντός των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 305, 1949, pp. 554-561
ΠΑΓΩΝΗΣ, Τ., « Ο φυσικός σχεδιασμός ως μέσο για την προβολή της πόλης. Η νέα φαντασιακή εικόνα της Αθήνας », *Γεωγραφίες*, Ιούνιος 2004, pp. 105-111
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ-ΒΕΝΕΤΑΣ, Α., *Αθήνα. Ένα όραμα κλασσικισμού,* Αθήνα : Καπόν, 2001
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ-ΒΕΝΕΤΑΣ, Α., *Ο Αθηναϊκός περίπατος και το ιστορικό τοπίο των Αθηνών*, Αθήνα : Καπόν, 2004
ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ-ΒΕΝΕΤΑΣ, *Αθηνών αγλάισμα. Εξέλιξη, προβλήματα και μέλλον του αθηναϊκού τοπίου*, Αθήνα : Ερμής, 1999
ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΑΚΗΣ, Λ., *Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910). Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις*, Αθήνα : Μορφωτικό Ιδρυμα Εθνικής Τραπέζης, 1982
ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ, Θ., « Αειφορία και διαχείριση του αστικού χώρου », In *Προς τη Νεα Χαρτα της Αθηνας από την οργανική πόλη στην πόλη των πολιτών*, Αθήνα, 16-17 Ιουνίου 1994, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1994
ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ, Θ., « Πλάκα. Πριν να είναι αργά », In *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Πλάκα ο αρχαιότερος οικισμός της Ευρώπης,* Κυριακή 23 Ιουνίου 1996, pp. 26-29
ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ, Ο., « Κυκλοφοριακή τεχνική και η ίδρυση γραφείου κυκλοφορίας », *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχ. 70-71, 1955, pp. 10-11
ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ, Α., « Η Αθήνα ως ανατολικίς πόλις », *Νέα Εστία* (numéro special « *Αθήνα 1834-1984* »), 1984, pp. 299-302
ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ, Α., *Αθηναϊκά διηγήματα*, Αθήνα : Γ. Σπηλιώτης, 1990
ΠΑΠΑΔΟΥΚΑΣ, Π., « Οι φωτογραφιζόμενοι στον κήπο του Κλαυθμώνος », *Βιβλιοφιλία*, τευχ. 42-43, 1990

ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ, Τ., « Πεζοδρομήσεις », *greekarchitects*, 3 Ιουνίου 2012
ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ, Δ., « Μετρό και τραμ », *Νέα Οικολογία*, τευχ. 157, 1997, pp. 8
ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ, Θ., *Ενθύμιον Αθηνών. Η Αθήνα, ο Πειραιάς και τα προάστια στις αρχές του αιώνα μας*, Αθήνα : Γνώση, 1984
ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ, Θ., *Τα παιδικά μας χρόνια στην Πλάκα. Ένας περίπατος στην Πλάκα της δεκαετίας του 50*, Αθήνα : Γράμματα, 1998
ΠΑΠΑΙΩΑΝΝΟΥ, Θ., *Το τραμ το τελευταίο...Μια βόλτα με το τραμ του χτες στην Αθήνα και στα πέριξ*, Αθήνα : Ηλιοτρόπιο, 2004
ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ, Ε., « Υπάρχει και άλλος τρόπος να δούμε την Αθήνα », *Αρχαιολογία & Τέχνες*, τευχ. 46, 1993, pp. 19-25
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ, Δ., « Το ζήτημα της κυκλοφορίας εν τη περιοχή της πρωτεούσης. Ανάγκη ευρυτέρας μελέτης », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 125-126, 1957, pp. 46-47
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΟΥ, Δ., « Το πρόβλημα της κυκλοφορίας εν Αθήναις », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 61, 1954, pp. 32-33
ΠΑΠΑΣ, Ν., « Το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πρωτεύουσας », *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχ. 220, 1962 , pp. 11-13
ΠΑΠΑΣΠΥΡΙΔΗΣ, Φ., « Καπιταλιστική κατοχή στην πόλη. Εμπορευματοποιημένοι δημόσιοι χώροι. Χώροι ελεγχόμενοι », In *Οι δημόσιοι χώροι ως κοινωνικό αγαθό σε κρίση*, Αθήνα, 15 Ιανουαρίου 2011
ΠΑΠΥΡΟΣ LAROUSSE BRITANNICA, *Η Αθήνα από το 1834 εως το 1981*, Αθήνα : Πάπυρος, 1981
ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., *Ταξείδια ανά την Ελλάδα*, Εν Αθήναις : Κορίννης, 1895
ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ, Γ.Π., *Οι δήμαρχοι των Αθηνών 1835-1907. Μετά προεισαγωγής περί δημογεροντίας*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 2001
ΠΑΡΑΣΚΕΥΟΠΟΥΛΟΣ, Μ., *Ανασύνταξη, Αναθεώρηση κυκλοφοριακής μελέτης της πόλης του Αγρινίου*, Αγρίνιο : Δήμος Αγρινίου, 2006
ΠΑΡΜΕΝΙΔΗΣ, Γ., ΤΡΙΠΟΔΑΚΗΣ, Α., *Αισθητική αναβάθμιση του ιστορικού κέντρου των Αθηνών Β' Φάση*, Αθήνα : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Ε.Μ.Π., 2003
ΠΑΣΑΓΙΑΝΝΗΣ, Κ.Γ., *Αττικοί περίπατοι*, Αθήνα : Ελευθερουδάκης, 1922
ΠΕΠΕ, Α., « Η διαχείρηση του δημόσιου χώρου στην πόλη », *Αρχιτέκτονες*, τ. 34, 2002, pp. 65-68
ΠΕΤΡΑΚΗΣ, Κ., « Περί του τράμ και της ουσίας του κοινωνικού διαλόγου », *Δαιμων Της Οικολογίας*, τευχ. 13, 2002
ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΥ, Χ., *Αθήνα 1834-2010. Εγκυκλοπαίδεια Υδρία*, Αθήνα : Αξιωτέλλης, 2005,
ΠΙΚΙΩΝΗ Α., ΠΙΚΙΩΝΗΣ, Δ., *Διαμόρφωση του περί την Ακρόπολη αρχαιολογικού χώρου*, Αθήνα : Μπάστας-Πλέσσας, 1994
ΠΙΚΙΩΝΗ, Α., (eds.), *Δημήτρη Πικιώνη. Έργα ακροπόλεως*, Αθήνα : Ίνδικτος, 2001
ΠΙΚΙΩΝΗΣ, Δ., « Συναισθηματική τοπογραφία », *Το 3ο μάτι,* Νοέμβριος-Δεκέμβριος, 1935, pp. 13-17
Ποιά κρίση στο κέντρο της Αθήνας, 16 Μαιου 2011, Αθήνα : Ε.Μ.Π.
ΠΟΛΙΤΗΣ, Α., *Ρομαντικά χρόνια. Ιδεολογίες και νοοτροπίες στην Ελλάδα του 1830-1880*, Αθήνα : Ε.Μ.Ν.Ε., 1993,
ΠΟΛΥΖΟΣ, Γ., « Μεταρρυθμιστικά όνειρα και πολεοδομικές ρυθμίσεις », In ΥΠ.ΠΟ. (eds.), *Η Αθήνα τον 20όν αιώνα. 1900-1940 Αθήνα ελληνική πρωτεύουσα*, Αθήνα : Υπουργείο Πολιτισμού, Σύλλογος Αρχιτεκτονικών, 1986, pp. 36-46
ΠΟΛΥΖΟΣ, Ι., « Ρυθμιστικό σχέδιο Αττικής. Για μια Αθήνα της καινοτομίας », *Κέρδος*, 14 Δεκεμβρίου 2010
ΠΟΡΤΑΛΙΟΥ, Ε., « Είναι δυνατή η ρύθμιση του χώρου σε εποχή γενικευμένης απορρύθμισης », *Ενθέματα*, 4 Δεκεμβρίου 2011
ΠΟΡΤΑΛΙΟΥ, Ε., « Εξευγενισμός. Κοινωνικός και χωρικές ανακατατάξεις στις συγχρονες πολεις », *Διάπλους*, τ. 28, Δεκέμβριος 2008, pp. 58-61
ΠΟΡΤΑΛΙΟΥ, Ε., Προστασία Ανάπλαση τμήματος του ιστορικού κέντρου της Αθήνας, Φάση Α' τόμος ΙΙ, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, 1994
ΠΟΡΤΑΛΙΟΥ, Ε., « Κοινωνικές και χωρικές ανατροπές στην Αθήνα της κρίσης », *Αυγή*, 26 Ιανουαρίου 2014
ΠΟΡΤΑΛΙΟΥ, Ε., « Η αντίσταση στην εμπορευματοποίηση της πόλης », *Εποχή*, 31 Ιουλίου 2005
ΠΟΡΤΑΛΙΟΥ, Ε., ΓΙΑΛΥΡΗ, Θ., « Ολυμπιακοί Αγώνες 2004 στην Αθήνα. Νεοφιλελεύθερες πολιτικές και κοινωνικές αντιστάσεις », In *Γεωργραφίες της Μητρόπολης. Όψεις του φαινομένου στον ελληνικό χώρο*, Θεσσαλονίκη, 21-22 Οκτωβρίου 2005
ΠΟΥΛΙΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., « Ο Κεραμεικός μπορεί να αλλάξει σε ένα χρόνο », *Το Βήμα*, 16 Μαρτίου 2011
ΠΟΥΠΟΥ, Α., « Η ρητορική της ανοικοδόμησης στον ελληνικό κινηματογράφο του 60 », *Ενθέματα,* Ιούνιος 2011
ΠΡΕΒΕΛΑΚΗΣ, Γ., « Ο μητροπολιτικός σχεδιασμός στην Ελλάδα. Η περίπτωση της Αθήνας », *Αειχώρος*, τ. 1, τευχ. 1, 2002, pp. 50-59
ΡΑΥΤΟΠΟΥΛΟΣ, Τ.Γ., Η Αθήνα του παλιού καιρού, *Αθηναϊκά*, τευχ. 14, 1959, pp. 49-56
ΡΑΥΤΟΠΟΥΛΟΣ, Θ.Ι., « Η περιστολή του θορύβου εν Αθήναις και η ρύθμισης της κυκλοφορίας», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 8, τευχ. 94, 1935, pp. 939-941
ΡΕΜΟΥΝΔΟΥ, Ν., ΠΑΝΕΤΣΟΣ, Γ., « Αναβάθμιση εμπορικού τριγώνου στο κέντρο της Αθήνας. Δεδομένα, αρχές σχεδιασμού, πρόγραμμα, μεθοδολογία », In *Ο δημόσιος χώρος της πόλης*, Θεσσαλονίκη, 23-30 Μαΐου 1994
ΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., « Απαθείς μπροστά στο δράμα της Ομόνοιας », *Καθημερινή*, 2010
ΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., « Αρχιτεκτονική χωρίς αρχιτέκτονες », *Καθημερινή*, 23 Μαρτίου 2003
ΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., « Η ανάπλαση του Ψυρρή », *Καθημερινή*, 28 Ιανουαρίου 1996
ΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., « Καλά νέα από του Ψυρρή », *Καθημερινή*, 13 Αυγούστου 2014
ΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., « Νέα Πανεπιστημίου - Νέα Αθήνα », *Καθημερινή*, 17 Δεκεμβρίου 2010
ΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., « Νέα Πανεπιστημίου, νέα Αθήνα : ένα μεγαλόπνοο σχέδιο για την ανασυγκρότηση της πόλης δίνει προτεραιότητα στους πεζούς, στο τραμ, στο ποδήλατο », *Καθημερινή*, 17 Δεκεμβρίου 2010
ΡΗΓΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., ΤΡΙΒΟΛΗ, Δ., « Η ζωή γύρω από ένα θαύμα », *Lifo*, 19 Απριλίου 2007
ΡΟΪΔΗΣ, Ε., « Περίπατοι εις τις Αθήνας », In Α. Αγγελου (eds.), *Άπαντα*, τ.5, Αθήνα : Ερμής, 1978, pp. 148-151
ΡΟΪΔΗΣ, Ε., «Τα υαλοπωλεία», In Α. Αγγελου (eds.), *Άπαντα*, τ.5, Αθήνα : Ερμής, 1978, pp. 175-178
ΡΟΙΔΗΣ, Ε., « Ο διαβάτης », In Α. Αγγελου (eds.), *Άπαντα*, τ.5, Αθήνα : Ερμής, 1978, pp. 321-324
ΡΟΪΔΗΣ, Ε., *Συριανά διηγήματα*, Εν Αθήναις : Γ. Φέξης, 1911
ΡΟΜΙΝΑ, Ξ., « Οι χαμένες πλατείες της Αθήνας », *Το Βήμα*, 13 Ιουλίου 2003

ΡΟΥΣΑΝΟΓΛΟΥ, Ν., « Το ιστορικό κέντρο αλλάζει όψη », *Καθημερινή*, 26 Οκτωβρίου 2002
ΡΟΥΤΣΩΝΗΣ, Δ., « Ορθοπεταλιές και τάνγκο », *Ελευθεροτυπία*, 20 Σεπτεμβρίου 2010
ΡΩΞΑΝΗ, Κ., « Οδός Ιπποκράτους. Απόπειρα χαρτογράφησης ενός δρόμου », In Θ. Μαλούτας, Γ. Κανδύλης, Μ. Πέτρου and Ν. Σουλιώτης (eds.), *Το κέντρο της Αθήνας ως πολιτικό διακύβευμα,* Αθήνα : Ε.Κ.Κ.Ε., Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, 2013, pp. 211-234
Σ.Ε.Σ., *Οδοιπορικό για τις μετακινήσεις στην Αθήνα της επόμενης δεκαετίας. Από τη συμφόρηση στη βιώσιμη κινητικότητα*, 2009
ΣΑΓΙΑΣ, Ι., ΤΟΥΝΤΑ, Φ., ΠΟΛΥΖΟΣ, Ι., « Δίκτυα μεταφορών και γεωγραφική κατανομή των μετακινήσεων στον αθηναϊκό χώρο », In Θ. Μαλούτας and Δ. Οικονόμου (eds.), *Κοινωνική δομή και πολεοδομική οργάνωση στην Αθήνα,* Αθήνα : Παρατηρητής, 1992, pp. 296-320
ΣΑΠΗΡΑΣ, Ι., *Όταν στην Αθήνα κυκλοφορούσαν τα τραμ. Αθηναικές αναμνήσεις*, Αθήνα : Συλλογές, 2003
ΣΑΠΗΡΑΣ, Ι., *Αθηναϊκές Αναμνήσεις*, Αθήνα : Φιλιππότης, 2001
ΣΑΡΔΕΛΗΣ, Κ., « Οι εντυπώσεις ενός ξένου για την παλιά Αθήνα », In Κ. Καιροφύλλας and Σ.Γ. Φιλιππότης (eds.), *Αθηναικό ημερολόγιο*, Αθήνα : Φιλιπότης, 2000, pp. 120-127
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « Αθηναϊκό σταυροδρόμι. Η κοινωνική θέση και οι χώροι συναθροίσεων των Αθηναίων στην πολύπαθη πλατεία » , *Επτα Ημέρες Καθημερινή. Ομόνοια η καρδιά της Αθήνας*, 23 Ιανουαρίου 1994, pp. 6-9
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « Η ΕΑΣ και το συγκοινωνιακό πρόβλημα. Οι προτάσεις των εργαζομένων για την βελτίωση της σημερινής κατάστασης », In Σ.Ε.Σ. (eds.), *Η ΕΑΣ και το συγκοινωνιακό πρόβλημα,* Αθήνα : Σ.Ε.Σ., 1988, pp. 112-120
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « Η Χάρτα της Αθήνας και το ιστορικό της πλαίσιο », *greekarchitects*, 4 Ιανουαρίου, 2011
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « Πλατείες. Δημόσιος χώρος στα χρόνια της παρακμής », *Αρχιτέκτονες*, τευχ. 13, Ιανουάριος-Φεβρουάριος 1999, pp. 25-27
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « Πόλεις μέσα στην πόλη. Η Αθήνα των μειονοτήτων » *Διάπλους*, τευχ. 18, 2007, pp. 19-28
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « Πολεοδομικόν κέντρον βάρους μιας μεγαλουπόλεως ως δείκτης των εσωτερικών ιστορικών της τάσεων », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 3, 1969, pp. 157-166
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., « *Τα έργα των περί την Ακρόπολιν χώρων* », In Α. Λυγερός (eds.), *Δημήτρης Πικιώνης αφιέρωμα στα 100 χρόνια από τη γέννησή του*, Αθήνα : Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, 1989
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., *Αθήνα 1830-2000. Εξέλιξη-πολεοδομία-μεταφορές,* Αθήνα Εκδόσεις : Συμμετρία, 2000
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., Η αριστερή ιδεολογία στην πολεοδομία στην Ελλάδα, από το 1960 ως το 1990, *greekarchitects*
ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗΣ, Γ., ΤΡΙΑΝΤΗΣ, Ν., « Πολεοδομία και άμυνα στην πόλη », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 8, τευχ. 3, 1988, pp. 133-160
ΣΙΑΤΙΣΤΑ, Δ., « Ένα 'όραμα' για την Αθήνα. Η περίπτωση της πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου », *Ενθέματα,* 22 Μαΐου 2011
ΣΙΑΤΡΑ, Ε., « Το Μεταξουργείο αλλάζει όψη », *Καθημερινή*, 3 Φεβρουαρίου 2001
ΣΙΜΟΠΟΥΛΟΣ, Κ., *Ξένοι ταξιδιώτες στην Ελλάδα*, Αθήνα : Στάχυ, 1992
ΣΙΟΛΑΣ, Α., « Η μικρή και η μεγάλη κλίμακα της πόλης - προβλήματα σχεδιασμού », *Τεχνικά Χρονικά*, τεύχ. 4, Ιούλ.-Αύγ. 1990, pp. 15-16
ΣΙΣΙΛΙΑΝΟΣ, Δ., *Παλαιαί και νέαι Αθήναι. Εις μέρη δύο*, τ. 2, Αθήνα : Δημητράκος, 1954
ΣΙΤΑΡΑΣ, Θ., *Η Παλιά Αθήνα ζει, γλεντά, γεύεται 1834-1938*, Αθήνα : Ωκεανίδα, 2011
ΣΚΑΛΤΣΑ, Μ., Κοινωνική ζωή και δημόσιοι χώροι κοινωνικών συναθροίσεων στην Αθήνα του 19ου αιώνα, διδακτορική διατριβή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 1983
ΣΚΙΑΔΑΡΕΣΗΣ, Γ., « Το πολεοδομικό πρόβλημα του κέντρου των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 189, 1960, pp. 29-36
ΣΚΙΑΔΑΣ, Ε., *Οι συνοικίες των Αθηνών*, Αθήνα : Πολιτισμικός Οργανισμός Δήμου Αθηναίων, 2001.
ΣΚΙΑΔΑΣ, Ε.Γ., «Τα πρώτα κάγκελα στα πεζοδρόμια των Χαυτείων και οι αντιδράσεις των κατοίκων», Ο *Μικρός Ρωμιός*, (http://mikros-romios.gr/τα-πρώτα-κάγκελα-στα-πεζοδρόμια-των-χα/)
ΣΚΛΑΒΟΥΝΟΣ, Γ., « Στάθμευση εναντίον πεζών », In *Πεζοί...είδος υπό διωγμόν*, Αθήνα, 7 Μαΐου 2003
ΣΚΛΑΒΟΥΝΟΣ, Γ., « Συγκοινωνίες και κοινωνική διαίρεση του χώρου », In G. Burgel (eds.), Αθήνα : Εξάντας, 1989, pp. 39-53
ΣΚΟΥΖΕΣ, Δ., « Η Ερμού και η πρωτοχρονιά », *Τα Αθηναϊκά*, τευχ. 48-49, 1971, pp. 16-19
ΣΚΟΥΖΕΣ, Δ., *Για την Αθήνα μας. Τι έπρεπε και τι μπορεί να γίνει*, Αθήνα : Εκδοσις Συλλόγου των Αθηναίων, 1959
ΣΚΟΥΖΕΣ, Δ., *Η Αθήνα που έφυγε, ομορφιές που χάθηκαν*, τ. ΙΙΙ, Αθήνα : Ιδιωτική Έκδοση, 1968
ΣΚΟΥΖΕΣ, Δ.Γ., « Η λεωφόρος με τις ακακίες », In Δ.Γ. Σκουζές (eds.), *Η Αθήνα που έφυγε ομορφιές που χάθηκαν*, Αθήνα : Ι. Μακρής, 1964, pp. 40-53
ΣΚΟΥΖΕΣ, Δ.Γ., « Η παληά Ομόνοια », In Δ.Γ. Σκουζές (eds.), *Η Αθήνα που έφυγε ομορφιές που χάθηκαν,* Αθήνα : Ι. Μακρής, 1964, pp. 54-59
ΣΚΟΥΖΕΣ, Δ.Γ., « Η πλατεία Συντάγματος », In Δ.Γ. Σκουζές (eds.), *Η Αθήνα που έφυγε ομορφιές που χάθηκαν,* Αθήνα : Ι. Μακρής, 1964, pp. 18-21
ΣΚΟΥΖΕΣ, Δ.Γ., « Τα παλαιά ανάκτορα και οι πιπεριές », In Δ.Γ. Σκουζές (eds.), *Η Αθήνα που έφυγε ομορφιές που χάθηκαν,* Αθήνα : Ι. Μακρής, 1964, pp. 9-17
ΣΚΟΥΜΠΟΥΡΔΗ, Α., *Καφενεία της παλιάς Αθήνας*, Αθήνα : Πολιτιστικός Οργανισμός Δήμου Αθηναίων, 2002
ΣΚΟΥΜΠΟΥΡΔΗ, Α., *Ψυρρή η γειτονιά των ηρώων,* Αθήνα : Πατάκη, 2003
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ, Ν., « Πολιτιστικές στρατηγικές και αστική αναζωογόνηση στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας. Τοπικές συνθήκες και παγκόσμιες τάσεις », In *2ο Πανελλήνιο Συνεδριο πολεοδομίας, χωροταξίας και περιφερειακής ανάπτυξης,* Βόλος, 24-27 Σεπτεμβρίου 2009
ΣΠΑΝΔΩΝΗΣ, Ν., *Η Αθήνα μας. Σκηναί εκ του αθηναικου βίου*, Αθήνα : Γ. Φέξης, 1893
ΣΤΑΘΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, Π., ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ, Ε., « Δημιουργία δικτύων πεζοδρόμων ως στοιχεία ασφάλειας των πολιτών », In *1ο Πανελλήνιο Συνέδριο οδικής ασφάλειας*, Θεσσαλονίκη, 28-29 Μαρτίου 1994
ΣΤΑΜΑΤΟΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., *Μελέτη ανάπλασης περιοχης Ψυρρή Β' Φάση*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1992
ΣΤΑΡΥΟΓΙΑΝΝΗ, Λ., « Πρόταση για την πεζοδρόμηση της Σταδίου », *Η Αυγή*, 27 Φεβρουαρίου 2014
ΣΤΑΣΙΝΟΠΟΥΛΟΣ, Ε.Κ., *Η ιστορία των Αθηνών. Από την αρχαιότητα ως την εποχή μας*, Αθήνα : Κουλουφάκος, 1973
ΣΤΑΣΙΝΟΠΟΥΛΟΣ, Κ., *Η Αθήνα του περασμένου αιώνα (1830-1900),* Αθήνα : Ιδιωτική έκδοση, 1963

ΣΤΑΥΡΙΔΗΣ, Σ., « Ο ελεύθερος χρόνος και η εμπειρία του μητροπολιτικού δημόσιου χώρου », In Δ. Λεβεντάκος (eds.), *Εργασία, σχόλη, κουλτούρα*, Αθήνα : Κέντρο Πολιτιστικών Μελετών, ΓΣΕΕ, 2005, pp. 115-124
ΣΤΑΥΡΙΔΗΣ, Σ., « Ο θεσμικός χώρος », In *Η συμβολική σχέση με τον χώρο*, Αθήνα : Κάλβος, 1990, pp. 105-109
ΣΤΑΥΡΙΔΗΣ, Σ., « Οι δρόμοι της μεγαλούπολης ως αμφισβητούμενοι χώροι », In Κ. Γιαννακόπουλος and Γ. Γιαννιτσιώτης, *Αμφισβητούμενοι χώροι στην πόλη,* Αθήνα : Αλεξάνδρεια, 2010, pp. 59-75
ΣΤΕΦΑΝΟΥ, Ι., ΑΥΓΕΡΟΠΟΥΛΟΥ, Α., *Δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου. Έρευνα πολεοδομικών προτύπων*, Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, Ε.Μ.Π, Αθήνα, 1977
ΣΤΕΦΑΝΟΥ, Ι., ΣΤΕΦΑΝΟΥ, Ι., *Περιγραφή της εικόνας της πόλης. Τα περιγράμματα, βασικά στοιχεία προσδιορισμού της φυσιογνωμίας των τόπων*, Αθήνα : Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., 1999
ΣΤΕΦΑΝΟΥ, Κ., « Παλιά στέκια που χάθηκαν », In Γ. Καιροφύλλας (eds.), *Αθηναϊκό ημερολόγιο*, Αθήνα : Φιλιππότης, 1999, pp. 138-141
ΣΤΕΦΑΝΟΥ, Ι., ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ, Α., ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ, Σ., *Αστική ανάπλαση*, Αθήνα : Τ.Ε.Ε., 1995
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΩΝ, *Το κυκλοφοριακό πρόβλημα της Αθήνας και τι μπορούμε να κάνουμε*, Αθήνα : Σ.Ε.Σ., 1978
ΣΧΙΖΑΣ, Γ., « Απρόοπτες συναντήσεις στην Ομονοια », *greekarchitects*, 15 Δεκεμβρίου 2010
ΣΧΙΖΑΣ, Γ., « Ελεύθεροι χώροι υπάρχουν », *greekarchitects*, 20 Δεκεμβρίου 2010
ΣΧΙΖΑΣ, Γ., « Η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου και άλλα ηχηρά παρόμοια », *Αυγή*, 18 Απριλίου 2013
ΤΑΒΟΥΛΑΡΗΣ, Α., « Η Αθήνα που χάσαμε », *Τα Αθηναϊκά*, τευχ. 72, 1979, pp. 10-13
ΤΑΧΤΣΗΣ, Κ., *Η γιαγιά μου η Αθήνα και άλλα κείμενα*, Αθήνα : Ερμής, 1990
ΤΕΧΝΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΔΟΞΙΑΔΗ, *Ένας καινούργιος ρόλος για τον αρχιτέκτονα*, Αθήνα : Τεχνικό γραφείο Δοξιάδη, 1963
ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ, *Το πρόβλημα Αθήνα*, Αθήνα : ΤΕΕ, 1979
ΤΖΑΝΑΒΑΡΑ, Χ., « Θέλουν πράσινο και τραμ στη Συγγρού », *Ελευθεροτυπία*, 10 Ιουνίου 2011
ΤΖΑΝΑΒΑΡΑ, Χ., « Πράσινο: ούτε το 10 % », *Ελευθεροτυπία*, 6 Ιουνίου 2004
ΤΖΑΝΕΤΑΚΟΣ, Π. Λ., « Ο ρυθμιστικός ρόλος του πεζόδρομου στην κοινωνία », *greekarchitects.gr*, 15 Οκτωβρίου 2011
ΤΖΙΚΑ-ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ, Α., *Πολεοδομικό Δίκαιο*, Αθήνα : Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε.Μ.Π., 2000
ΤΖΙΡΤΖΙΛΑΚΗΣ, Γ., « Ο χώρος των σχέσεων και η μετα-βιομηχανική πόλη », *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, τ. 37, 2003, pp. 68-73
ΤΟΥΡΗ, Β., « Πεζόδρομοι της Αθήνας. Προβλήματα σχεδιασμού και σωστής επιλογής », *The World of Buildings*, Ιούλιος 1993, pp. 160-163
Τουριστικός οδηγός για την Ελλάδα, Αθήνα : Οργανισμός Τουριστικών Εκδόσεων, 1962
ΤΟΥΡΝΙΚΙΩΤΗΣ, Π., « Η αρχιτεκτονική του δημόσιου χώρου στις ευρωπαϊκές πόλεις ως τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο » *Αρχιτεκτονες*, τευχ. 37, 2003, pp. 58-61
ΤΟΥΡΝΙΚΙΩΤΗΣ, Π., *Η αρχιτεκτονική στη σύγχρονη εποχή*, Αθήνα : Futura, 2006
ΤΡΑΙΟΥ, Ε., « Έτσι καταστρέψαμε τις πόλεις μας », *Επτά Ημέρες Καθημερινή*, 18 Οκτωμβρίου 1992, pp. 14-18
ΤΡΑΤΣΑ, Μ., « Η Πατησίων αποκτά τραμ, πεζόδρομο και νέα ταυτότητα », *Το Βήμα*, 2 Ιανουαρίου 2011
ΤΡΑΤΣΑ, Μ., « Πρωτοβουλία με 33 υπογραφές κατά της πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου », *Το Βήμα*, 19 Ιουλίου 2013
ΤΡΑΥΛΟΣ, Ι., *Πολεοδομική εξέλιξις των Αθηνών. Από των προιστορικών χρόνων μέχρι των αρχών του 19ου αιώνος*, Αθήνα : Καπόν, 2005
ΤΡΙΒΟΛΗ, Δ., « Real Estate 3 500 ευρώ το τετραγωνικό, 1ος όροφος κάτω από την Ακρόπολη », *Lifo*, 17 Ιουνίου 2009
ΤΡΙΠΟΔΑΚΗΣ, Α., « Προς την πόλη των πολιτών. Ανάκτηση του δημόσιου χώρου και ανακυττάρωση της αστικής δομής », In *Προς τη Νέα Χάρτα της Αθήνας από την οργανική πόλη στην πόλη των πολιτών*, Αθήνα, 16-17 Ιουνίου 1994, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 1994
ΤΡΙΠΟΔΑΚΗΣ, Α., « Το ανοίκειο του δημόσιου χώρου στην ελληνική πόλη και η ευθυνη των αρχιτεκτονων », *greekarchitects*, 13 Μαρτίου 2010.
ΤΡΙΤΣΗΣ, Α., « Για ένα νέο μοντέλο ανάπτυξης της χώρας », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 8-9, 1982, pp. 55-64
ΤΣΑΓΚΑΡΙΔΗΣ, Ν., « Η σύγχρονος όψις της παλαιάς και νέας πόλεως των Αθηνών », *Αρχιτεκτονική*, τευχ. 21, 1960, pp. 38-45
ΤΣΑΟΥΣΗ, Δ.Γ., *Μορφολογία της νεοελληνικής κοινωνίας*, Αθήνα : Gutenberg, 1971
ΤΣΙΤΣΑΣ, Ν.Β., « Γκάζι χωρίς φρένο!», *Έθνος,* 20 Νοεμβρίου 2013
ΤΣΙΩΜΗΣ, Γ., « Το να μιλάμε για την Αθήνα του 1834 όπως για την Μπραζίλια του 1964 », In G. BURGEL, *Η νεοελληνική πόλη*, Αθήνα : Εξάντας, 1989, pp. 17-24
ΤΣΙΩΡΑ, Λ., « Χώροι για τους πεζούς », *Κτίριο*, τευχ. 106, 1998, pp. 53-58
ΤΣΟΥΒΑΔΑΚΗΣ, Ι., « Δομή εμπορίου κατά μήκος πεζοδρόμων στο κέντρο της Αθήνας », *Τεχνικά Χρονικά,* τ. 11, τευχ. 4, 1991, pp. 195-218
ΤΣΟΥΡΛΑΚΗΣ, Κ., « Πεζοί και μηχανοκινητα δίτροχα », In *Πεζοί υπό διωγμώ*, Αθήνα, Ελλάδα, 7 Μαϊου 2003
ΤΣΟΥΡΛΑΚΗΣ, Κ., « Πεζοί και οδική ασφάλεια στην Ελλάδα », In *Πανελλήνιο Συνέδριο οδικής ασφάλειας*, Πάτρα, 10-11 Οκτωβρίου 2005
Υ.Δ.Ε., ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΟΙΚΙΣΜΟΥ, *Αθήναι. Πρότασις ρυθμιστικού σχεδίου Αθηνών*, Αθήνα : Υ.Δ.Ε., 1969
Υ.Δ.Ε., Ε.Υ.Δ.Ε.-Α.Ε.Κ.Χ.Α.Π., Αρχιτεκτονική μελέτη πεζοδρομήσεως οδών Βουκουρεστίου και Βαλαωρίτου, Αθήνα : Υ.Δ.Ε., 1978
Υ.ΠΕ.Κ.Α., Ε.Μ.Π., Μεταλλασσόμενοι Χαρακτήρες και Πολιτικές Στα Κέντρα Πόλης Αθήνας-Πειραιά, Αθήνα : Υ.ΠΕ.Κ.Α., Ε.Μ.Π., 2011
Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., « Εμπορικό Τρίγωνο », *Αρχαιολογία & Τέχνες*, τευχ. 55, 1995, pp. 85-88
Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., *Αττική SOS*, Αθήνα : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1994
Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., *Οδός Πειραιώς. Η μελέτη του Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων για την ανάπλαση και την ανάπτυξη του ιστορικού άξονα*, Αθήνα : Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., 1997
Υ.Χ.Ο.Π., Αθήνα και πάλι. Προτάσεις για την ανασυγκρότηση της πρωτεύουσας, Αθήνα : Υ.Χ.Ο.Π., 1983
Υ.Χ.Ο.Π., *Πεζόδρομοι*, Αθήνα, Υ.Χ.Ο.Π., 1981
Υ.Χ.Ο.Π., *Ρυθμιστικό '83. Προτάσεις για την ανασυγκρότηση της πρωτεύουσας*, Αθήνα : Υ.Χ.Ο.Π., 1983
Υ.ΧΟ.Π., Γενικό πολεοδομικό σχέδιο Αττικής, Αθήνα : Υ.ΧΟ.Π., 1985

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ, « Μονόδρομοι και σηματοδότησις εις το κέντρο των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 197, 1961, pp. 9-10
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ, « Τα έργα της πλατείας Ομονοίας », *Αρχιτεκτονική*, τευχ. 11, 1958, pp. 7-10
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ, « Διαμόρφωσις πλατείας Συντάγματος », *Αρχιτεκτονική*, τευχ. 3, 1957, pp. 18
ΦΕΡΟΥΣΗΣ, Δ., *Στην οδό Πειραιώς. Οδοιπορικό στό μύθο και στην ιστορία*, Αθήνα : Ακρίτας, 2002
ΦΙΛΙΠΠΙΔΗΣ, Δ., « Η Αλίκη στο δημόσιο χώρο της Αθήνας », *Αρχιτεκτονικά Θέματα,* τ. 37, 2003, pp. 146-149
ΦΙΛΙΠΠΙΔΗΣ, Δ., « Τα πάθη της οδού Αθηνάς », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Οδός Αθηνάς*, Κυριακή 17 Ιουνίου 2001, pp. 29-31
ΦΙΛΙΠΠΙΔΗΣ, Δ., *Για την ελληνική πόλη. Μεταπολεμική πορεία και μελλοντικές προοπτικές*, Αθήνα : Θεμέλιο, 1990
ΦΙΛΙΠΠΙΔΗΣ, Δ., *Η ζωή και το έργο του αρχιτέκτονα Λύσανδρου Καυταντζόγλου,1811-1885. Το ιστορικό αποτύπωμα ως οδηγός συνεκδοχικών παρεμβάσεων και διαμεσολαβήσεων με το παρόν*, Αθήνα : Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, 1995
ΦΙΛΙΠΠΟΥ, Φ., *Ομόνοια 2000. Ταξίδι στον ομφαλό της Αθήνας*, Αθήνα : Άγρα, 2000
ΦΛΕΣΣΑ, Β., « Πρωτοβουλία για σωτηρία της Πλάκας », *Καθημερινή*, 19 Νοεμβρίου 1995
ΦΡΑΝΤΖΕΣΚΑΚΗΣ, Ι.Μ., « Το δικαίωμα του πεζού στην πόλη », In *Ο δημόσιος χώρος στο Δήμο Αθηναίων*, Αθήνα, 11 Νοεμβρίου 1996
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑΚΗΣ, Ι.Μ., ΠΙΤΣΙΑΒΑ-ΛΑΤΙΝΟΠΟΥΛΟΥ, Μ., ΤΣΑΜΠΟΥΛΑΣ, Δ., « *Πεζοί »,* In Ι.Μ. Φρατζεσκάκης, Μ. Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Δ. Τσαμπούλας (eds.), *Διαχείριση κυκλοφορίας,* Αθήνα : Παπασωτηρίου, 1997, pp. 143-158
ΦΩΤΙΑΔΗΣ, Μ.Γ., « Ιδεογραφική εικόνα των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ.1, 1966, pp. 122-131
ΦΩΤΙΑΔΗΣ, Μ.Γ., « Ιδεογραφική εικόνα των Αθηνών », *Τεχνικά Χρονικά*, τευχ. 1, 1966, pp. 122-131
ΦΩΤΟΠΟΥΛΟΥ-ΛΑΓΟΠΟΥΛΟΥ, Ι., *Πολεοδομική εξέλιξη του κέντρου της Αθήνας*, διδακτορική διατριβή, Θεσσαλονίκη, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, 1978
ΧΑΙΝΤΕΝΡΑΪΧ, Ε., ΧΤΟΥΡΗΣ, Σ., ΙΨΕΝ, Ν., *Αθήνα. Η κοινωνική δημιουργία μιας μεσογειακής μητρόπολης*, Αθήνα : Κριτική, 2007
ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ, Β., « Η ανάπλαση της Ερμού είναι μόνον η αρχή », *Το Βήμα*, 4 Ιανουαρίου 1998
ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ, Β., « Οι μεταμορφώσεις της πλατείας Ομονοίας », *Το Βήμα*, 25 Φεβρουαρίου 2001
ΧΑΡΗΣ, Γ., « Αναπλάσεις και αποστειρωμένη πόλη », *Τα Νέα*, 30 Οκτωβρίου 2004
ΧΑΡΙΤΑΚΗΣ, Τ., « Η ρύθμισης της κυκλοφορίας εν Αθήναις διά καταφυγίων », *Εργα*, τευχ. 75, 1928, pp. 66-69
ΧΑΤΖΗ, Χ., ΒΙΤΤΗΣ, Ν., ΣΑΓΙΑΣ, Κ., *Πόρισμα. Η παρακώλυση της άσκησης του δικαιώματος στην κοινή χρήση των πεζοδρομίων*, Συνήγορος του Πολίτη, Δεκέμβριος 2006
ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ, Κ., « Δημόσιο έλλειμα σχεδιασμού για την πόλη », *Η εποχή*, 19 Δεκεμβρίου 2011
ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΗΣ, Κ., « Η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου και άλλες πολεοδομικές φαντασιώσεις για το κέντρο της πόλης » *Ενθέματα*, 15 Μαΐου 2011
ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ, Κ., ΦΑΦΑΛΙΟΥ-ΔΡΑΓΩΝΑ Μ., *Μαρτυρίες 41-44. Η Αθήνα της κατοχής*, Αθήνα : Κέδρος, 2002
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΥ, Ε.Β., *Αθηναϊκοί περίπατοι στα τέλη του 19ου αιώνα*, διπλωματική εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αρχιτεκτόνων, 2009
ΧΑΤΖΙΩΤΗΣ, Κ. *Γειτονιές της παλιάς Αθήνας. Το Μεταξουργείο, Κολωνός, Ακαδημία Πλάτωνος*, Αθήνα : Δήμος Αθηναίων, 2005
ΧΑΤΖΙΩΤΗΣ, Κ., « Η κοσμική Ομόνοια », *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Ομόνοια η καρδιά της Αθήνας*, 23 Ιανουαρίου1994, pp. 10-12
ΧΑΤΖΙΩΤΗΣ, Κ., « Στης Πλάκας τις ανηφοριές… » In *Επτά Ημέρες Καθημερινή. Πλάκα ο αρχαιότερος οικισμός της Ευρώπης,* Κυριακή 23 Ιουνίου 1996, pp. 23-25
ΧΑΤΖΙΩΤΗΣ, Κ., *Πλατεία Ομονοίας. Η καρδιά της Αθήνας*, Αθήνα : Σύλλογος των Αθηναίων, 1993
ΧΛΕΠΑ, Ε.,Α., « Ανάπλαση -Ανάδειξη οδού Αθηνάς », In Ν. Χαρκιολάκης (eds.), *Αποκατάσταση μνημείων - Αναβίωση ιστορικών κτιρίων στην Αττική,* τ. 3, Αθήνα : Εργον IV, 2004, pp. 112-133
ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., « Η πολεοδομική ανανέωση – ανάπλαση. Κατά το γαλλικό και γερμανικό δίκαιο της πολεοδομίας », *Τεχνικά Χρονικά*, 1977, τεύχ.12 , pp. 38-44
ΧΡΙΣΤΟΦΙΛΟΠΟΥΛΟΣ, Δ., « Νέαι μεταρρυθμίσεις της εδαφικής πολιτικής εις το γαλλικόν δίκαιον της πολεοδομίας », *Τεχνικά Χρονικά*, 1978, τεύχ.8 , pp. 116-118
ΧΡΟΝΟΠΟΥΛΟΣ, Γ., *Περπάτημα. Ποιοτικές και ποσοτικές προσεγγίσεις*, Επί διπλώματι μεταπτυχιακή εργασία, Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο, 2006
ΧΩΡΕΑΝΘΗ, Β., « Επόμενος σταθμός Μοναστηράκι. Η πιο δημοφιλής πλατεία μέσα από τα ιστορικά κτίρια, τα αρχαιολογικά ευρήματα και τους δρόμους της », In Γ. Καιροφύλλας (eds.), *Αθηναϊκό ημερολόγιο*, Αθήνα : Φιλιππότης, 2011, pp. 191-200

« Αθήνα Ξανά. 120 εκατ. για την αναβάθμιση του κέντρου », *Naftemporiki*, 9 Απριλίου 2012
« Ανάπλαση Πανεπιστημίου : 92 εκ.ευρώ το κόστος , εξασφαλίστηκε από το ΕΣΠΑ », *ypodomes.gr*, 3 Ιουνίου 2013
« Διαμόρφωσις κατά τας γωνίας των οικοδομών και πεζοδρομίων », *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 26, τευχ. 301, 1949, pp. 352-355
« Πολεοδομία εθνικό πρόβλημα », *Α' Αρχιτεκτονικό Συνέδριο*, Δελφοί, Δεκέμβριος 1961
« Τα προβλήματα της μείζονος περιοχής Αθηνών », *Ε' Αρχιτεκτονικό Συνέδριο*, Αθήνα, Ιανουάριος 1966
« Το επάγγελμα του αρχιτέκτονα », *Ζ 'Πανελλήνιο Αρχιτεκτονικό Συνέδριο*, Αθήνα, 19-24 Μαρτίου 1978
« 'Βουλιάζουν' στην ανάπλαση », *Ριζοσπάστης*, 12 Ιανουαρίου 1999
« Γκέτο στο κέντρο της πόλης », Ελευθεροτυπία, 21 Φεβρουαρίου 2010
« Εικόνες θλίψης & εγκατάλειψης στο κέντρο. Ο άλλοτε πιο εμπορικός δρόμος της Αθήνας γέμισε ενοικιαστήρια », *travelstyle.gr*
« Μεταξουργείο-Κεραμεικός. Οι υπεραξίες συμβιώνουν με την εγκληματικότητα», *realestatenews.gr*, 3 Απριλίου 2010
« Μια δουλειά για την Ομόνοια σε πρώτο πληθυντικό », *Εφήμερη Πόλη*, τευχ. 3, Δεκέμβριος 1983
« Να τερματισθεί το αίσχος της οδού Ιπποκράτους - Δίκαια τα αιτήματα των περιοίκων », *Πατρίς*, 18 Δεκεμβρίου 1934
« Περί κυκλοφορίας γενικά », *Εφήμερη Πόλη*, τευχ. 8, 1986, pp. 70-72

« Σε απόγνωση βρίσκονται οι έμποροι του κέντρου της Αθήνας », inews.gr
« Συγγρού χαμηλών ταχυτήτων », *Η Αυγή*, 10 Ιουνίου 2011
« Συνέδριο Αρχιτεκτονικής και Πολεοδομίας στην Αθήνα », *Αρχιτεκτονική*, 1957, pp. 486-502
« Τα γκέτο της Αθήνας. Οι γειτονιές της πιο άγριας νύχτας », *Το Βήμα*, 13 Φεβρουαρίου 2000
« Τα γκέτο του σήμερα φιλέτα του αύριο », *Τα Νέα*, 27 Ιουνίου 2009
« Υπεγράφη η απόφαση για την ανάπλαση του άξονα Πανεπιστημίου - Πατησίων », *Τα Νέα*, 12 Φεβρουαρίου 2014
«Τα βραβευθέντα σχέδια του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού Μ.Τ.Π.Υ. Πλατείας Συντάγματος», *Τεχνικά Χρονικά*, τ. 16, τευχ. 184, 1939, pp. 377-382

ANNEXES

Annexe 1 :
Quelques réflexions sur la relation de la marche avec son environnement

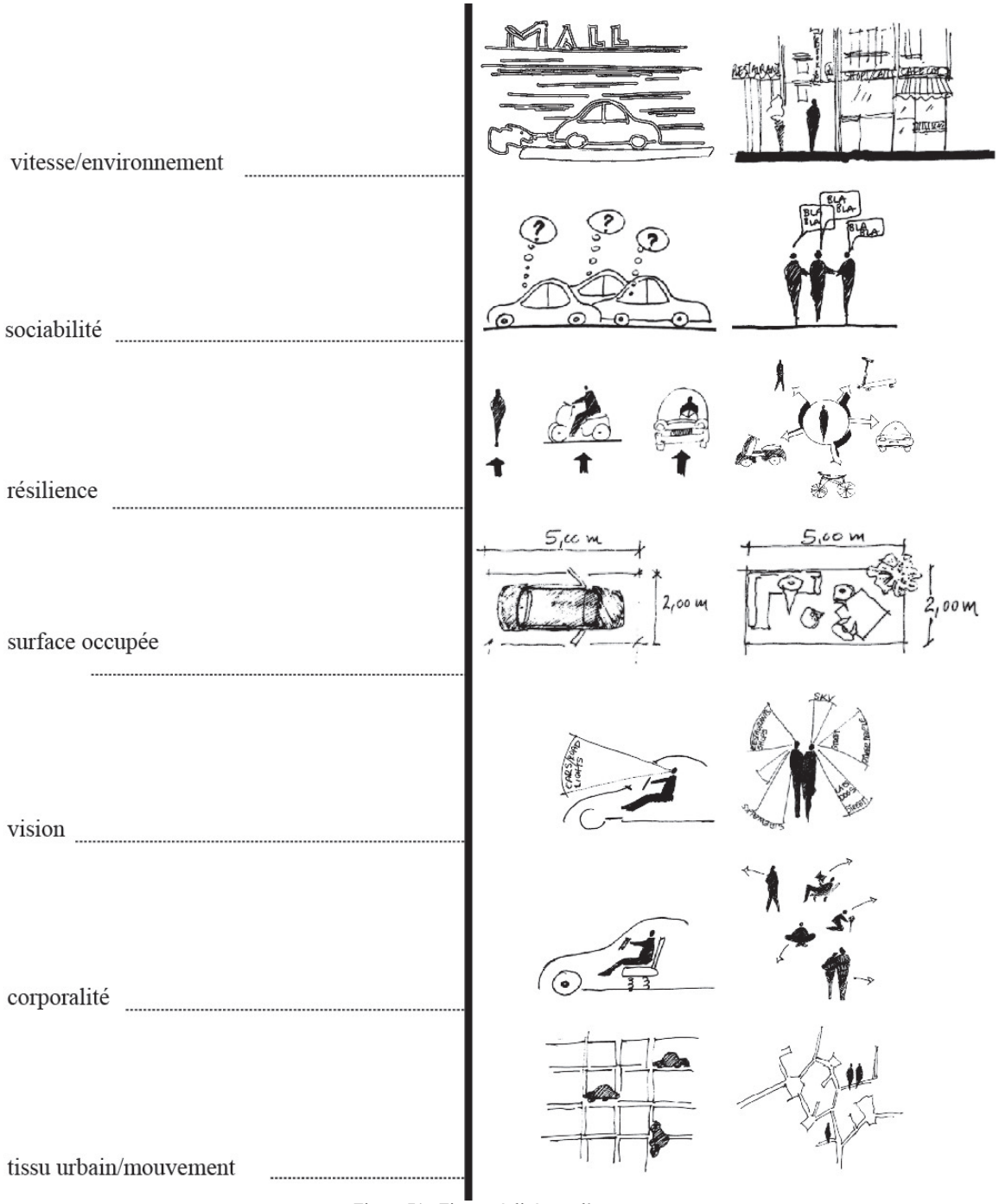


Figure 71 : Figure réalisée par l'auteur

Annexe 2 :
Liste d'entretiens avec les acteurs

Acteurs du secteur public (APu)

1. Diamantopoulos Dimitris 08.07.2014 (architecte employé au ministère des Travaux publics dans les années 80)
2. Driancourt Hélène 11.12.2013 (chef de projet politique de la Ville de Paris)
3. Evangelidou Maro 18.08.2014 (architecte employée à l'Organisme du Schéma directeur de la région d'Athènes O.P.Σ.A.
4. Galani Ntora 05.12.2011 (présidente de la SUEAA)
5. Geronikos Apostolos 17.06.2013
6. Gkoumopoulou Georgia 23.06.2014 (architecte employée à la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes)
7. Iliopoulou Eleni 02.05.2012 (architecte employée à l'Organisme du Schéma directeur de la région d'Athènes O.P.Σ.A.)
8. Karassavidou-Kanaki Fenia 19.06.2013
9. Kostovasilis Vasilis 31.05.2013 (employé à la SUEAA)
10. Koudouni Amalia 10.06.2013 (directrice de l'urbanisme au ministère de l'Environnement, de l'Énergie et du Changement climatique Υ.ΠΕ.Κ.Α.)
11. Koulis Stratis 02.07.2014 (architecte employé au ministère des Travaux publics dans les années 80)
12. Krali Eyaggelia 06.07.2012 (employée à la Direction de la Voirie et des Égouts)
13. Kremmydas Epameinondas 10.07.2012 (ingénieur employé à l'Organisme du Schéma directeur de la région d'Athènes O.P.Σ.A.)
14. Manos Stefanos 10.06.2013 (secrétaire général au ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Habitat et de l'Environnement Υ.Χ.Ο.Π.)
15. Melampianaki Eygenia 22.05.2013 (sous-directrice du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes)
16. Methenitou Liana (employée au Bureau de Plaka)
17. Micha Aikaterini 25.07.2014 (architecte employée à la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes)
18. Neofytou Giorgos 19.12.2013 (employé à la Direction de la Voirie et des Égouts)
19. Papakonstantinou Elli 11.04.2012 (directrice du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes)
20. Psychogios Theodosios 10.04.2012 (chef de projet à la SUEAA)
21. Remoundou-Triantafylli Natasa 05.06.2013 (employée au ministère des Travaux publics dans les années 80)
22. Roussel Julie 26.11.2013
23. Skiada Anna 29.05.2013 (architecte employée à la Ville d'Athènes)
24. Touri Vagia 21.08.2013 (architecte employée à la Ville d'Athènes)
25. Tripodakis Alexandros 02.01.2014 (consultant du maire Antonis Tritsis en 1993)
26. Vavakos Vasileios 13.07.2012 (ingénieur des transports, consultant du maire Giorgos Kaminis en 2012)

Acteurs du secteur privé, professionnels indépendants (AP)

27. Doxiadis Thomas 13.07.2012 (architecte indépendant)
28. Klimis Panagiotis 20.12.2012 (directeur à la Direction d'études d'Attiko Metro)
29. Kormanos Alexandros 19.12.2013 (architecte indépendant)
30. Tsiotsou Efi 12.07.2012 (présidente de la Fondation Onassis en Grèce)
31. Tsironi Anastasia 20.12.2012 (employée à la Direction d'études d'Attiko Metro)

Associations et initiatives d'habitants (AH)

32. Chalkiopoulous Tasos 28.12.2013 (membre du groupe *Athenistas*)
33. Fardela Dora 21.08.2013 (activiste à la Fédération nationale des personnes à mobilité réduite)
34. Gianniris Ilias 04.07.2014 (membre du Comité de coordination des espaces libres d'Athènes)
35. Markantonantou Stella 29.12.2012 (membre du mouvement des habitants pour la protection de la colline de Filoppapos)
36. Mparka Vaso 03.08.2014 (présidente de l'association culturelle Megas Alexandros)
37. Nomikou Ilia 20.05.2013 (membre du groupe *Mamans dans la rue*)
38. Paraskeyopoulos Ilias 20.12.2013 (président de l'association des habitants de Plaka)
39. Tsekoura Elsa 04.08.2012 (présidente de l'association pour la protection des droits des piétons, ΠΕΖΗ)

Membres de la communuaté académique (AA)

40. Filippidis Dimitris 23.04.2012 (professeur à l'École Polytechnique d'Athènes)
41. Tournikiotis Panagiotis 03.04.2012 (professeur à l'École Polytechnique d'Athènes)
42. Vlastos Thanos 24.01.2012 (professeur à l'École Polytechnique d'Athènes)

Annexe 3 :
Tableau chronologique indiquant les dates importantes de l'histoire d'Athènes depuis l'année où elle a été choisie capitale du pays au XIX^{e} siècle (tableau non exhaustif)

1834-1863

1832-1862 Le roi Othon de Bavière est imposé par les grandes puissances comme roi de Grèce
1833 Arrivée d'Othon à Nauplie, capitale temporaire de la Grèce
1834 Choix d'Athènes comme capitale du pays
1835 Fin de la régence bavaroise
1844 Après l'insurrection de la population en 1843, Othon accepte l'instauration d'une monarchie institutionnelle
1854-57 Occupation franco-anglaise du Pirée pour faire respecter la neutralité de la Grèce au cours de la guerre de Crimée
1862 Rébellion avec l'appui de l'armée détrônant Othon. Georges du Danemark est chosi roi de Grèce
1864 L'Angleterre donne à la Grèce les îles ioniennes
1866 Révolution en Crète
1875 L'assemblée impose au roi un régime parlementaire
1881 Une grande partie de la Thessalie et un morceau de l'Épire sont cédés à la Grèce
1881-1895 Modernisation du pays sous l'influence de Charilaos Tricoupis
1886 Construction du marché central d'alimentation dans la rue Athinas
1884 Incendie détruisant le bazar de la ville et l'horloge d'Elgin
1897 Guerre gréco-turque et défaite des Grecs qui ont tenté d'occuper la Crète
1903 L'avenue Syggrou, construite par Syggros, relie Athènes au Phalère
1898 Le prince Georges de Grèce est nommé par les grandes puissances Haut-commisaire en Crète
1908 Après la révoluton des Jeunes turcs, Eleftherios Venizelos proclame le rattachement de la Crète à Athènes
1909 Un coup d'État fomenté par une ligue militaire oblige le roi Georges I à nommer Eleftherios Venizelos premier ministre
1911 Révision de la Constitution
1912-1913 Guerres balkaniques cédant à la Grèce une grande partie de la Macédonie avec Thessalonique, Kavala, l'Épire méridionale, la Crète et les îles de l'Égée
1912 Construction de la première maison en béton armé
1914 Création du ministère des Travaux publics
1914 Premier décret ministériel interdisant les rues de moins de 8 mètres
1916 Venizelos, chassé du pouvoir par le roi germanophile Constantin I, forme à Thessalonique un gouvernement républicain. Débarquement des Alliés en Grèce
1917 Contraint à abdiquer, le roi Constantin laisse Venizelos déclarer la guerre aux Empires centraux
1919 Les traités octroient à la Grèce la Thrace, les îles d'Imbros et de Tenedos, et la région de Smyrne en Asie Mineure
1920 Création du Conseil technique suprême de l'État
1920 Battu aux élections, Venizelos quitte la Grèce pour Paris. Suite à un plébiscite, le roi Constantin I revient
1921-1922 Guerre gréco-turque s'achevant par la victoire de Mustapha Kemal. Catastrophe de l'Asie Mineure et déracinement de l'hellénisme séculaire. Une révolution chasse Constantin I qui est remplacé par son fils Georges II
1923 Loi générale de la construction sous le ministre Papanastasiou

1922-2000

1922 L'armée grecque se retire d'Asie Mineure.Catastrophe de Smyrne. Nikolas Plastiras fait un coup d'État. Le roi Constantin I s'exile et son fils, Georges II, prend sa place
1922 Création de la Caisse d'assistance aux réfugiés de Smyrne
1922 Le premier autobus fait son apparition
1923 Signature du Traité de Lausanne. La Grèce doit renoncer à Smyrne et à la Thrace. Échange de populations. Le roi Georges II quitte le pays sous les pressions de l'armée républicaine. Élections et victoire d'Eleftherios Venizelos
1924 Abolition de la monarchie et établissement de la démocratie
1924 Le Conseil technique suprême de l'État fait une proposition pour la planification de la capitale
1924 Création du parti communiste grec
1924 Opposition de Venizelos à un changement de régime politique, intransigeance de l'armée, les républicains forment un nouveau gouvernement avec Alexandros Papanastasiou, proclamation de la République et début d'une période d'anarchie et de coups d'États militaires
1924 Le service de ramassage des ordures avec des voitures automobiles est réorganisé
1924 Création de la Direction du plan de la Ville au sein de la municipalité d'Athènes
1925 Chypre devient une colonie anglaise et dictature de Thodoro Pagkalos
1926 Renversement de la dictature de Pagkalos et formation du gouvernement universel
1926 Signature de la convention entre l'entreprise des transports urbains, ΣΑΠ, avec la société POWER. Création de deux organismes des transports urbains : H.E.M. et E.H.Σ.
1927 Première tentative pour la création d'un cadastre global d'Athènes
1927 Instauration de la Constitution démocratique
1927 Signature de la convention Makri sur la construction des autoroutes dans l'ensemble du pays
1928-1932 Venizelos est élu et il tente de stabiliser la Grèce.Chypre, sous le pouvoir des Anglais, demande l'union à la Grèce. La position neutre de Venizelos est critiquée et il perd les élections suivantes
1928 Inauguration d'une station de train à la place Omonoia
1928 Extension de la ligne du train d'Omonoia à la place Attiki en souterrain et prolongation de la ligne en plein air jusqu'à Kifissia
1929 Étude globale pour la construction des égouts dans la capitale
1929-1931 Crise économique frappant particulièrement les petites entreprises, les artisans et les commerçants.
1930 Inauguration de la nouvelle station de train à Omonoia
1930 Le traité d'Ankara instaure une période de réconciliation entre la Grèce et la Turquie
1930 Début de l'approvisionnement de la capitale en eau potable après la construction du nouveau lac artificiel de Marathon
1931 Décret permettant l'urbanisation de certaines collines à Athènes. L'hauteur maximum des immeubles est fixée à 22 mètres
1932 Déclaration de faillite de l'État grec
1933 Établissement du Comité suprême de la planification de la capitale
1933 La tentative du coup d'État du colonel Nikolaos Plastiras est avortée
1934 Aménagement de Pedion Areos en jardin public
1935 Tentative de coup d'État contre Venizelos qui quitte le pays. Le mouvement militaire renverse le gouvernement Tsaldari
1935 Georges II revient à Athènes et retablit la Constitution de 1911
1936 Élections avec impasse. Mort de Venizelos en France
1936-1941 Dictature de Metaxas
1940 Les Italiens invahissent la Grèce, ils sont vaincus et refoulés en Albanie
1941 (avril-mai) Les Allemands occupent la Grèce, tandis que Georges II et son gouvernement quittent Athènes pour Le Caire
1941-1944 Résistence grecque contre l'occupation allemande
1944 Accord du Liban
1944 Libération d'Athènes et du Pirée
1944 (**décembre)** Rupture entre les communistes grecs et le gouvernement de Georges Papandreou
1946 (octobre) Création de l'armée démocratique de la Grèce communiste et début de la guerre civile
1946-1949 Guerre civile s'achevant en octobre 1949 par la défaite des partisans communistes
1947 Proposition pour un premier Schéma directeur pour la capitale par le ministère de la Reconstruction
1947 Annexion du Dodécanèse par la Grèce dont la population augmente de 300.000 habitants
1947-1949 Guerre civile et intervention américaine (installation du Plan Marshall)
1949 Inauguration après rénovation de la station de train Attiki
1951 Apostolos Doxiadis inaugure son bureau de consultations de planification urbaine
1952 (février) Adhésion de la Grèce à l'OTAN
1953-1963 Gouvernement conservateur sous la direction du maréchal Papagos, puis de Constantin Caramanlis
1954 Le service de l'Habitat présente le premier Schéma directeur de la capitale
1958 L'État accepte de mettre à jour le plan d'urbanisme avec l'intégration de plusieurs zones d'urbanisation arbitraires

1958 Début de l'élaboration des deux études sur l'organisation des transports dans la capitale par le bureau W.SMITH (1962-64)
1959 Le ministère des Travaux publics effectue de nombreux élargissements des voies
1959 Chypre accède à l'indépendance après une lutte armée et diplomatique qui a duré plusieurs années
1961 Premier congrès de l'Association des architectes (Σ.Α.Δ.Α.Σ.)
1963-1965 Publication des études du bureau Wilbur Smith
1963-1965 Gouvernement de l'Union du centre, dirigée par Georges Papandreou et dont l'objectif est d'abolir les mesures autoritaires et de démocratiser le système politique. Conflit avec le roi Consntatin II
1965-1967 Démission de Papandreou en 1965 et instauration des gouvernements conservateurs soutenus par le roi.Vive agitation de la population
1967 21 (avril) Coup d'État militaire et début de la dictature des colonels qui persiste jusqu'en 1974
1967 (13 décembre) Tentative d'un contre-coup d'État royal qui échoue. Constantin II s'exile à Rome. Le colonel Papadopoulos devient premier ministre
1969 (janvier) La Grèce doit quitter le Conseil de l'Europe
1969 Approbation de la loi 395/1969 permettant la construction de gratte-ciel dans la capitale
1970 Les organismes des transports Η.Ε.Μ. et Η.Λ.Π.Α.Π. sont nationalisés
1971 Extension de l'urbanisation en dehors du bassin et vers les plaines de Thriasio et Mesogeia
1972 Le Schéma directeur pour la capitale est approuvé par une loi
1972 Le ministère désigne des bureaux privés pour effectuer des études urbaines sectorielles pour des zones urbaines dans le cadre du Schéma directeur de la capitale
1972 Le ministère de la Coordination désigne le bureau Doxiadis pour rédiger un schéma de planification territoriale à l'échelle régionale et nationale
1973 (1 juin) La République est proclamée et Papadopoulos devient président. Il est renversé en novembre et remplacé par le général Ghizikis qui se proclame chef de l'État
1974 (juillet) Les Colonels provoquent un coup d'État à Chypre qui renverse Makarios. Intervention turque à Chypre et occupation de 40 % de l'île
1974 (23 juillet) Constantin Caramanlis est rappelé de l'exil et forme un gouvernement provisoire. La Constitution de 1952 est rétablie
1974 La Nouvelle Démocratie, le parti libéral de Caramanlis, remporte les élections
1974 Un référendum confirme la République
1976 Nationalisation des organismes des transports Ε.Η.Σ. et Η.Σ.Α.Π.
1978 Piétonnisation de la rue Voukourestiou
1980 Le ministère Υ.Δ.Ε. est scindé en deux ministères, d'une part celui de l'Habitat Υ.Χ.Ο.Π., et d'autre part, celui des Déplacements
1981 (janvier) La Grèce devient membre de la CEE
1981 Les socialistes du PASOK remportent les élections législatives. Andreas Papandreou devient premier ministre
1981 Important virage dans le domaine des transports (promotion des transports en trajet fixe et extension des pietonnisations dans l'ensemble de la capitale)
1985 Loi 1515 approuvée par le nouveau Schéma directeur pour la capitale
1985-2009 Création du ministère Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.
1985 Création de l'Organisme du Schéma directeur de la région d'Athènes avec la loi 1515/1985
1987 Annonce du concours pour la construction du métro dans la capitale
1989 (juin-novembre) Suite à une série de scandales et de deux consultations législatives, le PASOK perd la majorité dont il disposait au parlement
1990 (avril) De nouvelles élections législatives donnent la majorité absolue à la Nouvelle Démocratie et permettent à son nouveau chef (désigné en 1984), Constantin Mitsotakis, d'accéder au poste de premier ministre
1991 La construction du métro est assignée au consortium Olympiako Metro AE
1991 Publication de la loi 1955/91 et inauguration de la société ATTIKO METPO
1995 Début du projet pour la piétonnisation de nombreuses voies dans le triangle commercial
1997 Inauguration de la Société pour l'unification des sites archéologiques d'Athènes, SUEAA
2000 Inauguration des trois stations de métro dans les places Monastiraki, Omonoia et Syntagma

Annexe 4 :
Carte comparative des trames urbaines des différentes villes par rapport à une grille de 500 à 500 mètres (Source : carte réalisée par l'auteur)

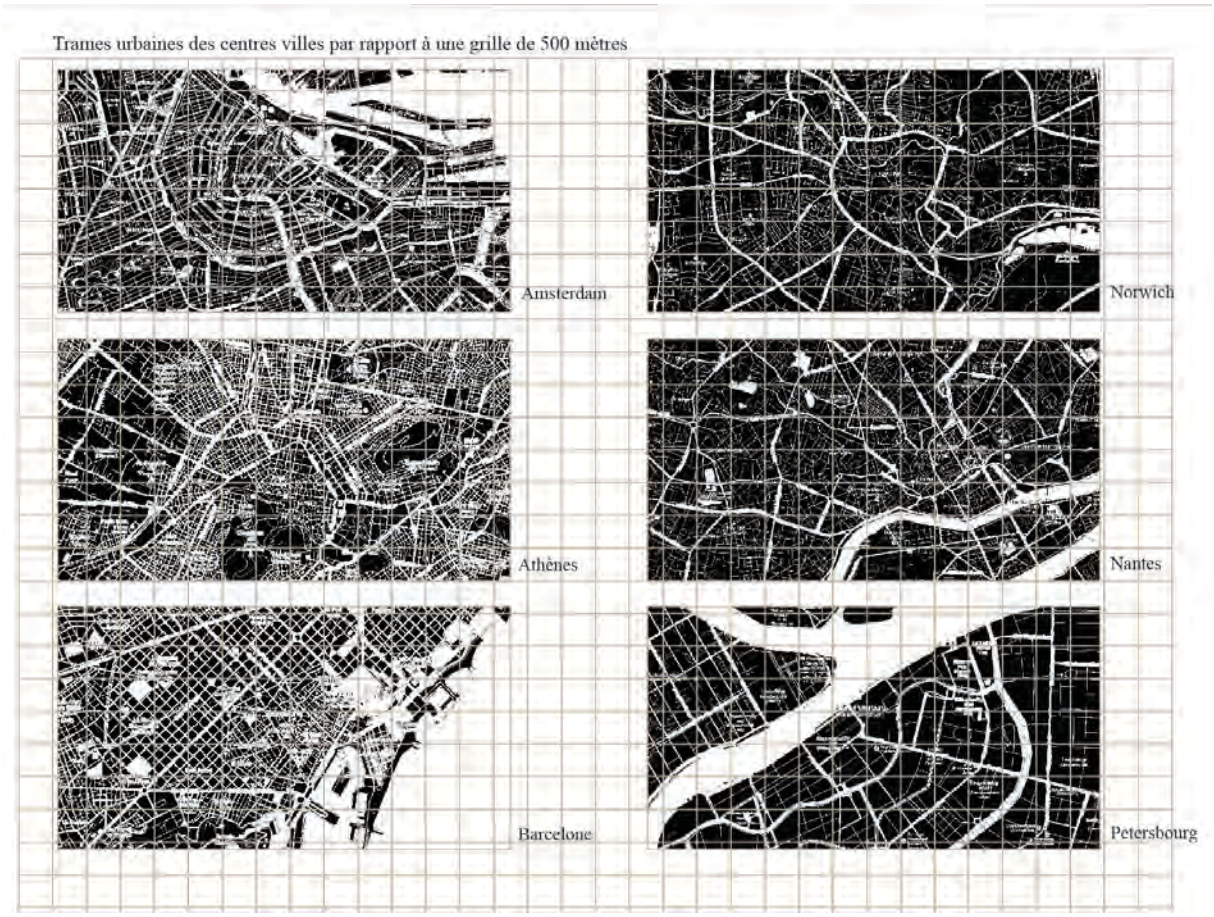


Figure 72 : Figure réalisée par l'auteur

Annexe 5 :
Carte des dates phares des premières piétonnisations dans plusieurs villes en Europe

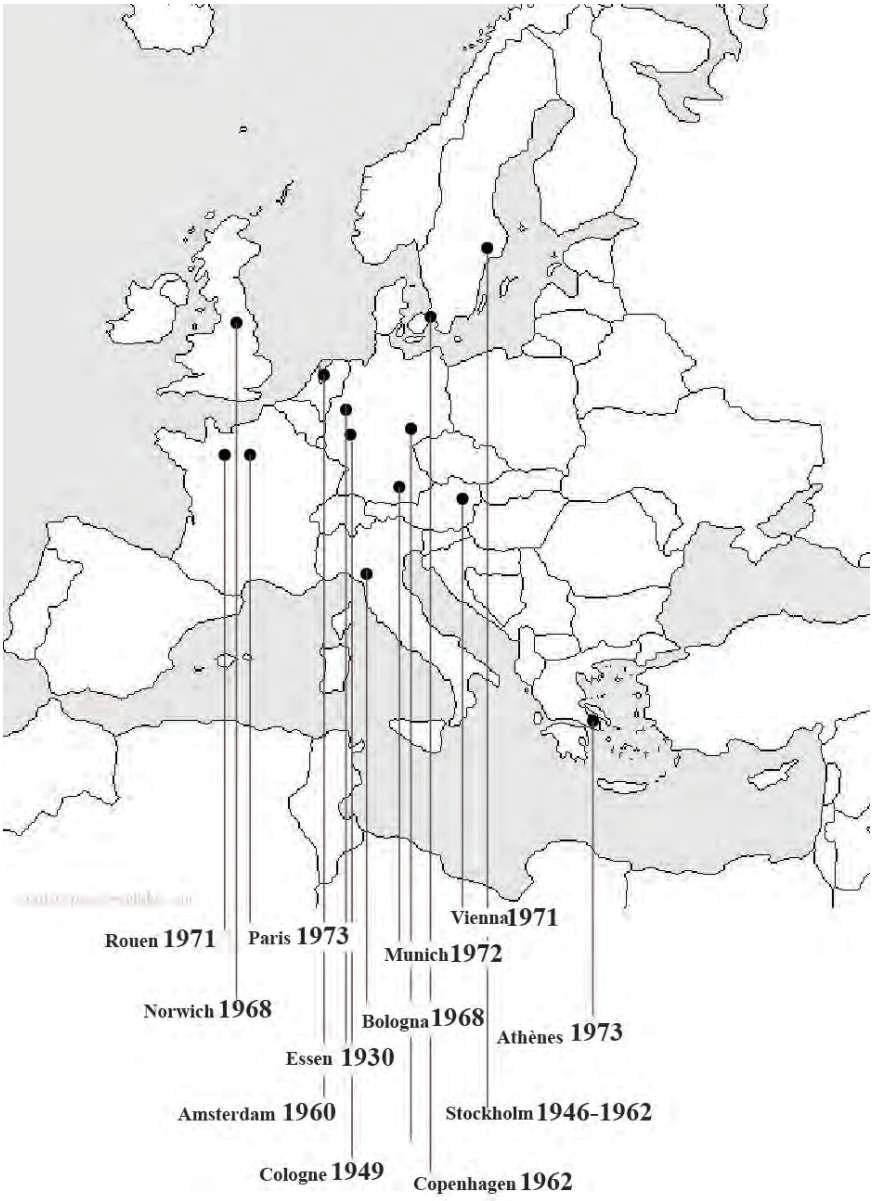


Figure 73 : Carte réalisée par l'auteur

Annexe 6 :
Trois exemples de retranscriptions d'entretiens

Entretien avec Elli Papakonstantinou – Directrice à la Direction des espaces publics au sein des Services techniques de la Municipalité d'Athènes
11.04.2012, 13:37 p.m
Durée : 1:31:15

- Πόσο καιρό βρίσκεστε σ' αυτήν τη θέση;
Ως διευθύντρια κοινόχρηστων χώρων είμαι από το Φεβρουάριο 2012, δηλαδή τρείς μήνες περίπου.

- Μετακινείστε καθημερινά με τα πόδια;
Ναι καθημερινά γιατί συμβαίνει το σπίτι μου να είναι στην περιοχή της Αθήνας και σε απόσταση σαφώς που μπορεί να διανυθεί με τα πόδια. Όλο με τα πόδια είναι λίγο παραπάνω από μισή ώρα. Παρότι εξυπηρετείται η διαδρομή αυτή πλήρως από μέσα μαζικής μεταφοράς.

- Οι κοινόχρηστοι χώροι που πριν υπάγονταν γενικά στο Δήμο τώρα είναι αρμοδιότητα της Διεύθυνσης Κοινόχρηστων Χώρων;
Η προηγούμενη δομή του Δήμου δεν διαφοροποιούσε κοινόχρηστους, κτίρια, κλπ., αλλά διαφοροποιούσε τις αρμοδιότητες ανά διεύθυνση σε μελέτες, κατασκευές και αυτεπιστασία. Επομένως στις μελέτες, στο τμήμα μελετών εντάσσονταν και οι κοινόχρηστοι και τα κτίρια και όλα και αντίστοιχα στις κατασκευές όλα. Η νέα δομή διαχωρίζει τη Διεύθυνση Κοινόχρηστων Χώρων και τη Διεύθυνση Οδοποιίας όπου και οι δυο παρεμβαίνουν στον κοινόχρηστο χώρο, η μία, η κοινοχρήστων χώρων ασχολείται με πλατείες πεζοδρόμους παιδικές χαρές και τα λοιπά από άποψη μελετών κανονισμών κατασκευής η και αυτεπιστασίας. Και η Οδοποιία ασχολείται με ότι αφορά τα οδοστρώματα και τα πεζοδρόμια.

-Πως συνδυάζονται οι αρμοδιότητες μεταξύ υπηρεσιών και οργανισμών σε θέματα παρέμβασης στο δημόσιο χώρο;
Αυτό είναι ένα άλλο μεγάλο κεφάλαιο. Όταν λέμε ότι ο Δήμος Αθηναίων έχει μια υπηρεσία Δ.Κ.Χ (διεύθυνση κοινόχρηστων χώρων) που ασχολείται με μελέτες κατασκευές κ.λπ., πλατειών πεζοδρόμων κ.λπ., δε σημαίνει ότι το σύνολο αυτών των χώρων τους χειρίζεται ο Δ.Α.. Υπάρχουν άλλοι φορείς που εκ παραλλήλου, με το Δ.Α, κάνουν τα αντίστοιχα. Να τους απαριθμήσουμε; Ε.Α.Χ.Α., το Υπουργείο, το παράδειγμα των πλατειών Αγ. Παντελεήμονα, Πλατείας Αττικής π.χ. που είναι μελέτες του Υπουργείου. Άλλοι παράπλευροι φορείς, δηλαδή η καινούρια ιστορία με το Ίδρυμα Ωνάση που διαχειρίζεται ένα διαγωνισμό για την οδό Πανεπιστημίου. Θέλω να πω ότι δυστυχώς ο Δήμος Αθηναίων σε αντίθεση με οποιαδήποτε άλλο δήμο σε όλη τη χώρα δεν είναι κυρίαρχος στον τόπο του. Η περίπτωση των πρωτοβουλιών άλλων φορέων όπως π.χ. Ε.Α.Χ.Α κλπ, τι εννοώ.. κάνει ο φορέας αυτός μια μελέτη και τη διαβιβάζει στο Δήμο για να πει τη γνώμη του. Τη γνώμη του [τονισμός] χωρίς ο δήμος να έχει όμως τελικά τον τελευταίο λόγο, η συνεργασία απαιτεί υπομονή.
-Εντός των ορίων του Ι.Κ. ποια είναι τα πιο συνηθισμένα θέματα που διαχειρίζεστε ως Διεύθυνση Κοινόχρηστων χώρων;
Το πιο σοβαρό θέμα που υπάρχει έτσι ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια είναι η κακοποίηση του δ.χ. από βανδαλισμούς. Αυτό είναι το οξύ πρόβλημα που αντιμετωπίζουμε, μιλούμε για πολύ μεγάλες καταστροφές. Καταστροφές που μας βάζουν στη σκέψη τώρα που ψάχνουμε να πάμε σε συνολικές αποκαταστάσεις αυτών των χώρων να σκεφτόμαστε νέα υλικά, νέες τεχνικές [διακοπή] ...που να μην σπάνε εύκολα εν πάσει περιπτώσει και άλλες τεχνικές στερέωσης πραγμάτων όπως οι σχάρες. Δεύτερο πρόβλημα είναι η κακοποίηση των στοιχείων του Κοινόχρηστου χώρου είτε από κλοπές των μεταλλικών στοιχείων -ανακύκλωση από τους Ρομά- είναι πολύ εκτεταμένο πια το πρόβλημα. Ανακυκλώνουν τρις σχάρες όμβριων , αλλοδαποί που μαζεύονται και μαζεύουν από τα σκουπίδια οποιοδήποτε μεταλλικό στοιχείο. Τρίτη πηγή κακοποίησης του δημόσιου χώρου είναι η μη τήρηση των στοιχειωδών κανόνων χρήσης του από βαριά φορτηγά που πατάνε πάνω στον πεζόδρομο ή στην πλατεία, οργανωτές εκδηλώσεων οι οποίοι στήνουν ένα πράγμα και αφήνουν σπασμένα μάρμαρα πλακάκια ή σίδερα που εξέχουν και είναι κίνδυνος θάνατος και πάει λέγοντας...δηλαδή ο δημόσιος χώρος κακοποιείται πολλαπλά καθημερινά και σε ορισμένες περιπτώσεις ακραία, τα γεγονότα ας πούμε των επεισοδίων, του Δεκεμβρίου, και κυρίως στο κέντρο της πόλης..από την άλλη η πόλη ζει και όλα αυτά είναι μέρος της πραγματικότητας.

-Πέραν της κάτοψης, θεωρείτε οτι έχει αλλάξει η φιλοσοφία σχεδιασμού του δημόσιου χώρου; Εμφανίζονται πιο συνολικοί τρόποι αντιμετώπισής του;
Ο φωτισμός είναι πάντα ένα θέμα, οι όψεις των κτιρίων δεν είναι αντικείμενο του σχεδιασμού του δημόσιου χώρου, ποτέ... και ο λόγος είναι ότι οι όψεις των κτιρίων, ο δήμος δεν έχει τη δυνατότητα να παρεμβαίνει στο ιδιοκτησιακό καθεστώς και έτσι δεν μπορούμε να κάνουμε τίποτα στα κτίρια, είναι πολύπλοκο αυτό το θέμα.
-Το ρωτώ γιατί είχε ξεκινήσει μία προσπάθεια με την αποκαθήλωση διαφημιστικών πινακίδων από την ΕΑΧΑ.
Άλλο οι πινακίδες. Είναι ένα θέμα που έχει τελειώσει και τελείωσε και η διαφήμιση εξάλλου σε εποχές κρίσης... ο δήμος για παράδειγμα είχε ένα πρόγραμμα ΠΡΟΣΟΨΗ που χρηματοδοτούσε και συνείσφερε στην αποκατάσταση των όψεων κλπ.
-Τα γκράφιτι που έχουν γίνει σε κάποιες μεσοτοιχίες στου Ψυρρή;
Αυτό είναι ένα αντικείμενο δικό μας που και αυτό δεν είναι αποκλειστικά του δήμου όμως είναι ένα και από τα θέματα που σκεφτόμαστε να προωθήσουμε, χωρίς βέβαια υψηλές δαπάνες γιατί χρήματα δεν υπάρχουν αλλά παράλληλα είναι μια δράση που την αναπτύσσει και το ΥΠΕΚΑ. ογδόντα άνθρωποι επεμβαίνουν στο δημόσιο χώρο πολλαπλώς.
-Πως θα περιγράφατε τη θέση του πεζού ιστορικά; Υπάρχει κάποια χρονική περίοδος που θεωρείτε ορόσημο ως προς το ρόλο του πεζού στο σχεδιασμό των δημόσιων χώρων;
Δε νομίζω ότι στο κέντρο της πόλης μετά το 80 έγιναν πάρα πολλοί πεζόδρομοι. Η "μόδα" των πεζοδρομήσεων ήταν κάτι που γενικεύτηκε πια σε όλη την πόλη και μάλιστα χωρίς να υπάρχει και μια σαφής διαφοροποίηση

αυτών των χώρων, των χώρων της κίνησης του πεζού. Διότι είναι άλλο πράγμα κάνω ένα πεζόδρομο, σε μία κεντρική περιοχή και είναι άλλο πρόγραμμα κάνω έναν πεζόδρομο σε έναν εντελώς ήσυχο δρόμο... είναι τελείως άλλου χαρακτήρα αυτός ο πεζόδρομος. Και εξαιτίας του γεγονότος ότι όποιος ζητούσε να ησυχάσει το σπίτι του έκανε αίτηση και ο δρόμος μπροστά γινόταν πεζόδρομος, αυτό οδήγησε αφενός μεν σε μια αποσπασματικότητα αυτού του δικτύου και όχι σε μια λογική συνεχόμενη ή ας πούμε κάνω έναν πεζόδρομο ενώνοντας μια πλατειά έστω στη γειτονιά με έναν άλλο σημαντικό τόπο της γειτονιάς, αφενός μεν οδήγησε σε αυτό το αποσπασματικό και όχι σε ένα δίκτυο που συνεισφέρει κάτι συνολικά και ακτινοβολεί κάτι ευρύτερα, αφετέρου οδήγησε, επειδή δεν υπήρξε παράλληλη εξασφάλιση χώρων στάθμευσης, στη δημιουργία πλεονεκτικών σημείων κατοικίας, έναντι γειτονικών περιοχών κατοικίας που είχαν οξύτατο πρόβλημα στάθμευσης, που μεταφερόταν αυτό στη διπλανή περιοχή.
Το ένα ήταν αυτό και συγχρόνως η μη εξασφάλιση στάθμευσης οδήγησε στην καταστρατήγηση των πεζοδρόμων, από την παράνομη στάθμευση...προσθέτοντας δε σε αυτό το γεγονός ότι όλο αυτό το δικτύου των πεζοδρόμων δεν έχουν τη δυνατότητα λόγω του εύρους τους ούτε για να φυτευτεί ένα δεντράκι - διότι τι είναι ο κάβουρας τι είναι το ζουμί του - 3, 5 μέτρα πρέπει να τα έχει ελεύθερα για το πέρασμα των οχημάτων έκτακτης ανάγκης. Δεξιά και αριστερά έχεις εισόδους που δεν μπορείς να βάλεις δέντρα, φυτά ή δεν μπορείς να προσεγγίσεις πολύ την οικοδομική γραμμή φυτεύοντας, διότι υπάρχει θέμα νερών, υγρασιών στα υπόγεια, στα θεμέλια κλπ. Κατά συνέπεια πολύ μεγάλος αριθμός αυτών των πεζοδρόμων είναι αντί ασφάλτου μόνο πλάκα. Η οποία πλάκα σχεδιάστηκε για τον πεζό (προσοχή!) , ανέβηκε πάνω της το αυτοκίνητο ή για να τροφοδοτήσει ή για να σταθμεύσει με αποτέλεσμα η πλάκα να έχει σπάσει, άρα επανερχόμαστε στην κακοποίηση του κοινόχρηστου χώρου κλπ. Θέλω να πω λοιπόν ότι μετά το 80 δεν ήταν ότι ξαφνικά στο κέντρο της Αθήνας άρχισαν να γίνονται οι ζώνες εκτεταμένων πεζοδρομήσεων. Δεν ήταν καθόλου έτσι. Ήταν διάσπαρτες πεζοδρομήσεις δεξιά και αριστερά...
Μεγαλύτερες κλίμακας παρεμβάσεις τύπου Διονυσίου Αρεοπαγίτου κ.λ.π. έγιναν σε πολύ συγκεκριμένα σημεία που και πάλι ακόμη και μέχρι τώρα και με την Βασ. Όλγας να εγκρίνεται σήμερα κα πάλι μιλούμε γα μία ζώνη εντός του κέντρου. Η οποία διατρέχει επί της ουσίας τις παρυφές του κέντρου. Είναι όμως έργο παράπλευρο δεν είναι η καρδιά της πόλης. Πέραν των πεζοδρομήσεων του εμπορικού τριγώνου, που ήταν ελάσσονος σημασίας κυκλοφοριακά -έτσι κι αλλιώς- και των πεζοδρομήσεων στον Ψυρρή που και πάλι και τα μεν και τα δε δεν αφαίρεσαν πάρα μόνο από τη στάθμευση επί της ουσίας, όχι από την κυκλοφορία, μεταξύ μας. Εντάξει και η κυκλοφορία ήταν ουσιαστικά η τροφοδοσία, δεν ήταν πέρασμα ποτέ αυτοί οι δρόμοι. Θέλω να πω λοιπόν ότι δε νομίζω ότι ξαφνικά συνέβη κάτι τόσο συγκλονιστικό ως προς τον δημόσιο χώρο. Υπήρξε εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων μία ειδική έμφαση στο δημόσιο χώρο με την έννοια ότι έγιναν εκτεταμένες ανακατασκευές πεζοδρομίων , διότι είναι εξίσου κακοποιημένα και τα πεζοδρόμια...ο δήμος τα έκανε αυτά. Απλώς υπήρξαν χρηματοδοτήσεις εκείνη την εποχή. Έγινε ένας εξωραϊσμός, του τύπου, υπήρξε αστυνόμευση και δεν ήταν διάφορα πράγματα ακουμπισμένα πάνω στα πεζοδρόμια, μηχανάκια, εμπορεύματα, πινακίδες κλπ. Ο πιο δομικός εξορθολογισμός στο δημόσιο χώρο δεν έγινε ποτέ, δηλαδή: κάθε φορέας και η κολώνα του. ΔΕΗ με κουτιά, ΟΤΕ με κουτιά, οι συνέχειες τομές που γίνονται για να περάσουν τα δίκτυα. Όπου το φτιάχνεις σήμερα, αύριο παίρνει ο ένας το κλείνει και το κάνει κακά με άσχημο τρόπο, λάθος, περνά ο τρίτος ο τέταρτος μετά. Η εικόνα του δημόσιου χώρου είναι κατεξοχήν κακοποιημένη από τις αλλεπάλληλες τομές και την κακή αποκατάστασή τους...και μόνο η διαφορά η χρωματική της παλιάς πλάκας με την καινούργια σου δίνει μία εικόνα θολούρας και όχι ένα ρέον δάπεδο που αφήνει το μάτι να κοιτάξει γύρω του και όχι το που πατάει. Δηλαδή το πρόβλημα του πεζού στην Αθήνα είναι ότι δεν προλαβαίνει να κοιτάξει γύρω, κάτι που μπορεί να τον κάνει να πει α ! για δες υπάρχει και αυτό το ενδιαφέρον άδω. Είναι γιατί κοιτάει γύρω γύρω, κοιτάει μην του έρθει το μηχανάκι, μην πέσει στη λακκούβα, μη σκοντάψει στο υπόλοιπο σίδερο του στύλου που μπήκε και βγήκε και πάει λέγοντας...
και α εδώ να κάνω μια παρένθεση, ένα συν της κρίσης είναι ότι μειώθηκε η κίνηση των οχημάτων, και άρα υποχρεωθήκαμε να περπατήσουμε και να πάρουμε τα Μ.Μ.Μ. Από αυτή τη θέση έχουμε περισσότερες ευκαιρίες να κοιτάξουμε γύρω μας που δεν τις έχουμε όταν είμαστε στο τιμόνι. Το ότι έχω την ευκαιρία να κοιτάξω γύρω μου με συνδέει πολύ περισσότερο -κατά τη γνώμη μου- με την πόλη, ακόμα και εάν με κάνει να σκεφτώ ποσό κακός είναι ο δημόσιος χώρος, πόσα προβλήματα έχει και άρα να ευαισθητοποιώ θετικά ή αρνητικά...κοιτάζω γύρω μου και ανακαλύπτω μια καλή γωνιά που δεν την είχα προσέξει γιατί προσπερνούσα με το αυτοκίνητο. Υπάρχουν Αθηναίοι που παίρναν το αυτοκίνητο και πήγαιναν στην παραλία. Σήμερα ανακαλύπτουν ότι υπάρχει το πεδίο του Άρεως και είναι μια χαρά τόπος για να περάσεις με το παιδί σου. Υπάρχει ένας συγκλονιστικός Κεραμεικός, αρχαιολογικός χώρος όπου μπορείς να ακούσεις τα βατραχάκια και τον Ηριδανό να τρέχει ας πούμε. Να κάτσεις σε μια πλατεία, που μέχρι τώρα θεωρούταν μπανάλ να κάτσεις στο παγκάκι της πλατείας, καθόντουσαν μόνο οι μετανάστες.
-Πότε έγινε η στροφή αυτή;
Είναι η ανάγκη μας που μας υποχρέωσε, η κατάσταση αντί να το παίρνουμε το όχημα και να φεύγουμε από την πόλη, είτε για να πάμε στη δουλειά μας να περπατήσουμε, είτε για να υποχρεωθούμε, μειώνοντας τα έξοδά μας, να πάμε σε έναν κοντινό δημόσιο χώρο. Και βέβαια, εκεί άρχισαν οι συγκρούσεις. Οι μετανάστες, μη έχοντας άλλο τόπο να κάτσουν, έχουν «καταλάβει» , το δημόσιο χώρο και αισθάνεται ο γηγενής, αποκλεισμένος από αυτό το δημόσιο χώρο, λυπηρά πράγματα.
-Συγχρόνως με την κρίση η χρηματοδότηση πολλών έργων μειώνεται. Ποιες είναι οι επιπτώσεις;

Δεν έχουμε τόσα λεφτά ώστε να αυξήσουμε το δημόσιο χώρο διότι αυτό σημαίνει απαλλοτριώσεις άρα τι κάνουμε, επιχειρούμε να βελτιώσουμε τον κοινόχρηστο χώρο που έχουμε. Που ρίχνεις όμως αυτά τα λίγα λεφτά τα ρίχνεις στο να κάνεις αυτά τα λίγα λίγο καλύτερα και σε 5 μήνες επειδή υπάρχει, όλο το γύρω το κοινωνικό και το οικονομικό δεν προσθέτεις κάτι, ή τα ρίχνεις κάπου που όντως θα δημιουργήσουν ανάταξη στην κατάσταση αυτής της πόλης. Και εκεί είναι ένα ζήτημα, κατεξοχήν ας πούμε πολιτικό που υπάρχει. Εξ ου και η συζήτηση για την Πανεπιστημίου για παράδειγμα.

-Πέφτει το βάρος στους «διάσημους» δημόσιους χώρους, τι γίνεται όμως για την πιο 'άσημη' πόλη;

Αυτό είναι η μια πλευρά. Το που κατανέμεις τα λεφτά, χωρικά. Εδώ ή εκεί. Το δεύτερο είναι η παρέμβαση που κάνεις που οδηγεί τα πράγματα στο συγκεκριμένο χώρο και στον όποιο χώρο ακτινοβολίας του. Η Πανεπιστήμιου έχει το πρόβλημα του γιατί επιλέγεις αυτή και όχι τη Σταδίου π.χ. Η Πανεπιστήμιου δεν έχει παρόδιες χρήσεις που συνεισφέρουν στο δρόμο. Στο μεγαλύτερο κομμάτι της... τράπεζες μόνο στο χαμηλό κομμάτι προς την Ομόνοια έχει έναν εμπορικό χαρακτήρα. Το μεγάλο της κομμάτι, ο δρόμος εκατέρωθεν δεν έχει τίποτα. Άρα, φαντάζομαι θα βάλεις κάτι στη μέση. και όχι δεντράκια. Δεύτερον θα αποκλείσεις από την κυκλοφορία μια πολύ ευρύτερη περιοχή, και δεν είναι καν μελετημένο. Άρα υπάρχει μια νέκρωση, από το αυτοκίνητο -που είναι ένα στοιχείο ασφάλειας κακά τα ψέμματα- αυτό είναι ένα ρίσκο... Στη δική μου γειτονιά στον Αγ. Παντελεήμονα ας πούμε μόλις νυχτώσει δεν περπατάς αμέριμνος, τρέχεις. Γιατί σου είπα τη Σταδίου; Γιατί έχει αυτές τι προδιαγραφές, έχει χρήσεις νύχτας, κινηματογράφους, εμπορικά κ.λ.π. και είναι και η ιστορία της αρχιτεκτονικής, Όλες οι εποχές είναι πάνω της.

-Για την πεζοδρόμηση της οδού Βουκουρεστίου τι θα μπορούσατε να μου πείτε;

Όταν ήμουν μικρούλα θυμάμαι οξύτατες αντιδράσεις από τους μαγαζάτορες. Η λογική της εποχής ήταν ότι κινούμαι με το αυτοκίνητο, βλέπω στη βιτρίνα, σταματάω ψωνίζω. Θεώρησαν λοιπόν οι μαγαζάτορες ότι η πεζοδρόμηση, τους κατέστρεφε εμπορικά. Συνέβη λοιπόν και οι αξίες γης εκτινάχτηκαν δραματικά. Εξού και η Βουκουρεστίου μετατράπηκε σε δρόμο κατεξοχήν κοσμηματοπωλείων. Πριν δεν ήταν έτσι. Ήταν το Υπουργείο, εποχή Στέφανου Μάνου. Η Ερμού που ήταν η επόμενη μεγάλη εμπορική πεζοδρόμηση, η Ερμού ήταν πάντα, πιο λαϊκό εμπόριο. Ήταν αυτό που περίπου ήταν όλο το εμπόριο τρίγωνο, λευκά είδη ραπτικής, υφάσματα κλπ. Και αυτή μετασχηματίστηκε μετά την πεζοδρόμηση και έγινε ρούχα παπούτσια κ.λ.π.

Και το είδος του εμπορίου μετασχηματίζεται από αυτού του είδους τις πεζοδρομήσεις, διότι αλλάζουν οι αξίες γης και το γεγονός ότι σήμερα σε εποχές κρίσης, πάνω σε πλατειές και πεζοδρόμους, υποχωρούν τα εμπορικά και επιβιώνουν τα φαγάδικα, είναι και πάλι λόγω χρήσεων γης. Διότι αυτά αντέχουν ακόμα να βγάζουν το ενοίκιο τους. Αντίστοιχη δραματική μετεξέλιξη μετά από πεζοδρόμηση, ήταν η Φωκίωνος Νέγρη. Ήταν κατεξοχήν εμπορικός πεζόδρομος, Σήμερα η Φωκίωνος Νέγρη είναι εκατό τις εκατό αναψυχή. Δηλαδή στον πόλο που σου έλεγα της προέκτασης του κέντρου, Αγίου Μελετίου Φωκίωνος Νέγρη, όποιος δεν ήθελε να πάει στο Κολωνάκι, όλα τα έβρισκε εκεί. Μετά την πεζοδρόμηση, δεν άντεξε το εμπόριο. Ουδείς όταν σχεδιάζει μία πεζοδρόμηση, σκέφτεται την επόμενη μέρα και τι είναι επιθυμητό στο μέλλον. Αν είναι συνειδητό ότι το πάμε εκεί πχ. Αλλά η μετατροπή της Φωκίωνος Νέγρη σε καφέ και μπαρ... ποιος μένει πια στον πρώτο όροφο, και έτσι φεύγει και η κατοικία. Δηλαδή έχει αλλεπάλληλες παρενέργειες το όλο θέμα.

-Η Ε.Υ.Δ.Ε., τι ρόλο είχε;

Η Ε.Υ.Δ.Ε. δεν ξέρω υποψιάζομαι ότι έπαιξε ρόλο μεταγενέστερα. Το μόνο που μπορώ να φανταστώ εκείνη την εποχή ήταν το Υπουργείο. τότε η Ε.Υ.Δ.Ε. ήταν η υπηρεσία ειδικών έργων στο Υπουργείο. Ας πούμε έναν άλλο πεζόδρομο που έκανε αυτή η Υπηρεσία ήταν η Θεμιστοκλέους.

-Ο Δήμος έκανε πολλές πεζοδρομήσεις τότε;

Εγινε μόδα η πεζοδρόμηση. Μόδα και με την έννοια της ανάγκης των ανθρώπων να ησυχάσει το αυτί τους, το σπίτι τους. Οπού ήταν πια -στο πλαίσιο των πελατειακών σχέσεων -να πεζοδρομήσουμε και το δρόμο του κυρίου τάδε. Εγώ ζώντας στο Δήμο από το 86 και μετά είχαμε μία καταιγίδα πεζοδρομήσεων. Όμως οι κεντρικοί δημόσιοι χώροι ήταν πάντα κάτω από το 'χέρι' της κεντρικής διοίκησης.

-Έχει γίνει κάποια συζήτηση για το θέμα δικτύωσης των πεζοδρόμων αυτών;

Αυτό ήταν ένα από τα αντικείμενα του δεκαετούς προγράμματος των πολεοδομικών μελετών αναβάθμισης γειτονιών (Π.Μ.Α.Γ.). Πρόκειται για πολλές μελέτες που έγιναν από το 1992 έως το 2002. Ήταν ένα από τα πολλά ζητούμενα που είχαν αυτές οι μελέτες... να οργανώσουν το δίκτυο πεζοδρόμων ανά γειτονιά, από εκεί και πέρα, το Γ.Π.Σ είχε ένα δίκτυο ροής πεζών που έχει στην πράξη ξεπεραστεί προ πολλού, με τη λογική ότι δε σημαίνει ντε και καλά παντού πεζόδρομος. Υπάρχουν ακόμη περιπτώσεις πεζοδρόμων που έχουν θεσμοθετηθεί χωρίς να έχουν κατασκευαστεί και τούμπλαλιν. Όλα αυτά είναι πια ένα χταπόδι ατελείωτο. Πριν εγκαταλείψω την προηγούμενη θέση, είχε νικήσει μια προσπάθεια εξορθολογισμού όλων αυτών. Που στηρίζεται η αποδοχή μιας αίτησης κατοίκων για πεζοδρόμηση και που η απόρριψη από την πλευρά του δήμου. Να ενταχτεί σε κάποιους κανόνες συνοχής και αιτιολόγησης σημειακής ξεχωριστά για κάθε θέση δηλαδή. Διότι θεωρητικά ο κάθε δρόμος θα μπορούσε και ο κάθε δρόμος δεν θα μπορούσε.. Προφανώς επίσης αποτελεί ένα από τα ζητούμενα της αναθεώρησης του Γ.Π.Σ της Αθήνας. Είχαμε αρχίσει να το δρομολογούμε αλλά δεν ξέρω που βρίσκεται. Υπάρχει ένα θέμα να ξανασκεφτεί κανένας, τα δίκτυα κυκλοφορίας, όταν το Γ.Π.Σ που έχουμε

σήμερα, δεν είχε ενσωματωμένο το μετρό η το τραμ, προφανώς συζητάς για άλλες συνθήκες. Η σημερινή μείωση των οχημάτων στους δρόμους, δεν έχουμε σε κανέναν δρόμο πια μποτιλιάρισμα, μπορείς να σκεφτείς λίγο αλλιώς και να πεις, αυτή η ευκαιρία της κρίσης, να σκεφτούμε αλλιώς και να δούμε υπό το πρίσμα αυτό της κρίσης , το δημόσιο χώρο...τι πραγματικά χρειαζόμαστε για αυτοκίνητα, για πεζούς, που θα το φυτέψουμε κλπ. Να σκεφτούμε αλλιώτικα τώρα που το πρόβλημα της κυκλοφορίας οχημάτων είναι σε υποχώρηση.

-Θεωρείτε οτι υπάρχει τάση αποκλεισμού του αυτοκινήτου από το ιστορικό κέντρο;
Προσωπικά θεωρώ ότι είναι πολύ μεγάλη έκταση για να αποκλείσεις το αυτοκίνητο. Δε νομίζω ότι σε καμιά ευρωπαϊκή πόλη τόσο μεγάλη έκταση είναι χωρίς αυτοκίνητο. Όταν μάλιστα θέλεις εκεί μέσα να ενισχύσεις την κατοικία. Είναι πολύ δύσκολο. Το να κάνεις όμως κάποιους ευρύτερους θύλακες χωρίς αυτοκίνητο, προφανώς είναι εφικτό.

-Σχετικά με το θέμα των στοών, μπορούν να συμβάλλουν στην ποιότητα του περπατήματος;
Είναι πολύ παλιά ιστορία, και οι παρόδιες και οι εγκάρσιες στοές υπάρχουν ήδη στα τα πολύ παλιά σχέδια της πόλης. Ας πούμε το συναντάς στα Ιόνια νησιά ή στην Πάτρα ως επιρροή της ιταλικής αρχιτεκτονικής που σχετίζεται με τη βροχόπτωση η με τον έντονο ήλιο. Η στοά σχετιζόταν πάντα και με την εμπορική χρήση στο ισόγειο των κτιρίων.

-Στην περίπτωση των πεζοδρομήσεων της Πλάκας, Ψυρρή, Εμπορικό τρίγωνο, ο πεζόδρομος έφερε πιστεύετε κάποια αλλοίωση στο χαρακτήρα των περιοχών αυτών;
Έχουν ένα κοινό χαρακτηριστικό, το δίκτυο τους είναι το δίκτυο του παλιού μεσαιωνικού ιστού που παρέμεινε αναλλοίωτο και χτίστηκε μετατρέποντας τα σπίτια από διώροφα σε πολυκατοικίες με συντελεστή δόμησης 5. Στη περίπτωση της Πλάκάα , το καθοριστικό ήταν οι χρήσεις και το είδος του κτιριακού αποθέματος. Δεν ήταν δυνατόν ο φτωχός κάτοικος της Πλάκας να αποκαταστήσει το σπίτι του... δε γινότανε... άλλαξαν χέρια οι ιδιοκτησίες ταχύτατα. Στην περίπτωση του Ψυρρή θα έλεγα ότι οι πεζοδρομήσεις συνεισφεραν περισσότερο στην αλλαγή χρήσεων. Διότι όταν δεν μπορεί ο επαγγελματίας που είναι εκεί με τη βιοτεχνία να φέρει το φορτηγό του, φεύγει. Αντίστοιχα και στην περίπτωση του εμπορικού τριγώνου. Στις παλιότερες απογραφές, η και στη μελέτη του Αραβαντινού για το Εμπορικό Τρίγωνο, που ήταν η αφορμή να γίνει το διάταγμα χρήσεων, η εικόνα του εμπορίου ήταν κατεξοχήν χονδρεμπόριο. Ο τροφοδότης με είδη προικός, κουζινικά, είδη κατοικίας εργαλεία, ερχόταν από όλη την επαρχία. Η χονδρεμπορική διάσταση δεν μπορούσε πλέον να παραμείνει όμως. Εστράφη το εμπόριο στο πιο λαϊκό, καθημερινό. Και πια αυτή είναι η εικόνα του εμπορικού τριγώνου. Κάπου που να μπορείς να ψωνίσεις και να πάρεις τη σακούλα στο χέρι και να πας με τα πόδια. Όπως αντίστοιχα σε ένα τέτοιο περιβάλλον πεζοδρομημένο, δεν πάει ένα κατάστημα επίπλων η ειδών κουζίνας που η τροφοδοσία και η διανομή που χρειάζεται είναι πολύ βαριά. Η ίδια η δομή του ιστού αυτού σε καθοδηγεί στις χρήσεις που ανθούν και παραμένουν.

-Ποια η γνώμη σας για την οδό Αθήνας και για τις μελέτες πεζοδρόμησής της;
Υπήρξε μελέτη πεζοδρόμησης του Δήμου, που ήταν και βιοκλιματική. Ο Σανταμούρης την είχε κάνει. Ήταν πολύ συστηματική από αυτή την άποψη. Το υπουργείο δεν την ήθελε. Υπήρχαν κάποια σημεία που υπήρχε διέλευση οχημάτων άλλα στο μεγαλύτερο κομμάτι της επρόκειτο για ολική πεζοδρόμηση. Ήδη η Αθηνάς και χωρίς την πεζοδρόμηση, αλλάζει όμως. Το μόνο που την κρατάει αυτή τη στιγμή ως πιο λαϊκό τόπο εμπορίου, είναι η κεντρική Αγορά η ψαραγορά. Απευθύνεται στο μεμονωμένο αγοραστή. Είναι η Αγορά που δίνει το στίγμα. Παρόλο αυτά, θα δεις ότι με εξαίρεση κάποια μαγαζιά που έχουν μείνει που είναι αυτά με τα εργαλεία κλπ. όλο και αυξάνεται και η αναψυχή στην οδό Αθηνάς. Περπάτησέ την να δεις πόσα νέα καφέ άνοιξαν..γιατί λειτουργεί και ως ακτινοβολία του Μοναστηρακίου, της τουριστικής ζώνης δηλαδή. Εκ των πραγμάτων είναι και ένα πέρασμα τουριστών δηλαδή η οδός Αθηνάς.

-Για την οδό Ερμού ποια είναι η γνώμη σας;
Το πάνω τμήμα της, της πεζοδρόμησης, το είχε κάνει το Υπουργείο, το κάτω η Ε.Α.Χ.Α., ο Δήμος τώρα έχει πρόγραμμα να ανακατασκευάζει το κομμάτια από το Σύνταγμα έως την Αιόλου. Η Ερμού είχε εξαρχής δύο βασικά προβλήματα. Το ένα της πρόβλημα είναι ότι δεν έχει ούτε ένα δεντράκι. Η ερμηνεία του πράγματος ? ο σχεδιασμός είχε δεντράκια, είναι μεγάλο εύρος συν ότι έχει και στοές παρόδιες...δεν υπήρχε πρόβλημα για την κυκλοφορία. Ο λόγος που δεν μπήκαν τα δεντράκια, είναι ότι κάτω από την Ερμού, όπως και σε όλους τους δρόμους εκεί, υπάρχουν τόσα πολλά δίκτυα ανάκατα που είπαν δεν μπορούμε να φυτέψουμε, δεν είχανε χώμα. Το δεύτερο μεγάλο πρόβλημα που είχε η Ερμού από την πρώτη μέρα πεζοδρόμησης της, το κεντρικό κομμάτι είναι από έναν μαρμάρινο κυβόλιθο τόσο πολύ χτυπητό, επιφάνεια αρκετά άγρια, που αν παρατηρήσεις τον κόσμο δεν περπατάει στο κέντρο του πεζόδρομου. Κανείς δε μου απαντάει γιατί έγινε έτσι αυτό. Δεν περπατάς σε αυτό το πράγμα...το παράδειγμα των τυφλών, είναι άλλο. Εκεί είναι θέμα οδηγιών από την ευρωπαϊκή ένωση. Άλλα τι να σου πω, ότι λόγο των τυφλών απαγόρεψαν να βάζεις αυτά τα ωραιότατα κολωνάκια που εμποδίζουν τη στάθμευση;
Όταν έχεις τέτοιου τύπου κανόνες, η αισθητική του δημόσιου χώρου είναι υπονομευμένη, δεν έχεις περιθώρια μεγάλης αισθητικής δημιουργίας.

Πέραν λοιπόν από το ρομαντισμό, η Ερμού φτιάχτηκε για να την περπατάνε πεζοί αλλά τώρα περνάνε πάνω της διαξονικά, το υπόστρωμα έχει υποστεί τρομακτικές καθιζήσεις. Η απόβαση δεν είχε πλέγμα μεταλλικό για να αντέξει τα βάρη. Έτσι ήταν εύκολο να βγάλεις τον κυβόλιθο και να το πετάξεις στη διαδήλωση, πήραν τις σχάρες κλπ...Άρα θέλει μια ανακατασκευή η οποία θα περάσει από έγκριση από το γραφείο Ιστορικού κέντρου του Υ.ΠΕ.Κ.Α., διότι δεν μπορεί ο δήμος από μόνος του να αλλάξει το υλικό του πεζόδρομου! Το ιστορικό κέντρο που λέγαμε.. ο μεγάλος αδελφός είναι πάντα από πάνω.
Αντίστοιχα προβλήματα έχουμε και στο Σύνταγμα. Και εδώ ανήκει το δεύτερο κεφάλαιο. Ο κάθε φορέας κάνει μια μελέτη και βάζει τα δικά του υλικά. Ο Δήμος έχει την ευθύνη να τα συντηρεί αυτά. Δεν είναι δυνατόν να προμηθεύεσαι πεντακόσια διαφορετικά υλικά. Το γεγονός ότι σχεδιάστηκε η πλατειά Μοναστηρακίου που έχει δέκα ειδών μαρμάρινους κυβόλιθους, πρέπει εγώ να έχω στοκ όλα τα ειδή από το κάθε τύπο ξεχωριστά ; η Ε.Α.Χ.Α. ενέκρινε μια μελέτη με αυτά τα υλικά. Διαχρονικά, αυτή η πλατειά πρέπει όμως να συντηρηθεί από εμάς και γι αυτό ψάχνουμε να βρούμε υλικά, φτηνά, ανθεκτικά, ψυχρά και τρόπους κατασκευής...υλικά που να μπορούμε να προμηθευτούμε. Αυτή τη στιγμή είμαστε στην κατάσταση να προχωρούμε σε εργολαβίες για τη συντήρηση της Αιόλου. Είναι από τους πιο παλιούς πεζοδρόμους, έχει υποστεί, τρομακτικές ζημιές. και η Αιόλου το ένα κομμάτι της ανήκει στην αρμοδιότητα της Ε.Α.Χ.Α και το άλλο στο Δήμου. Να σου πω άλλο παράδειγμα, η Κοραή. Πάμε τώρα με λεφτά από το Πράσινο Ταμείο να την ανακατασκευάσουμε. Γιατί η Κοραή; διότι η Κοραή στρώθηκε με ένα πλακάκι κεραμεικό το οποίο έσπασε κάηκε κλπ και το πλακάκι αυτό δεν υπάρχει πια στην αγορά. Άρεσε στο μελετητή και μπήκε. Εγώ δεν έχω τρόπο να το συντηρήσω αυτό. Είπαμε λοιπόν, το ξηλώνουμε όλο αυτό το πράγμα. Είναι αδύνατον να συντηρηθεί αυτό το πράγμα. Και θα προσθέσουμε και κανένα δεντράκι με την ευκαιρία. Το ίδιο θα κάνουμε και στην Ερμού αλλά πάνω από το έδαφος, αφού δεν μπορούμε να σκάψουμε, προσθέτοντας και κανένα παγκάκι. Αντίστοιχα στην Κοραή, σε καίει ο ήλιος. Θα λύσουμε και κάτι λεπτομέρειες, οπού έχεις σκαλοπάτια σφηνοειδή που σκοτώνεται ο άλλος. Την Κοραή πάλι την έκανε το Υπουργείο. Είναι και το κόστος να τους κατασκευάσεις αλλά είναι και 500 φορές πιο μεγάλο το κόστος να το συντηρήσεις και να είναι αξιοπρεπής διαχρονικά. Και η πόλη κακοποιείται και θα κακοποιείται. Γιατί είναι κοινωνικό το φαινόμενο της κακοποίησης του δημόσιου χώρου που συμβαίνει σε αυτή την πόλη. Και δεν μιλώ για τους βανδαλισμούς μόνο, μιλώ για την αδιαφορία γενικά για τον κοινόχρηστο χώρο. Και που όλοι βέβαια από την άλλη μεριά, διαμαρτύρονται για τον κοινόχρηστο χώρο. Και αν θέλεις, σε αυτή την πόλη προστέθηκε και ένα στρώμα μεταναστών που είναι αδιάφορο για το περιβάλλον του, αισθάνεται τον εαυτό του προσωρινό εδώ...δεν τον αισθάνονται δικό τους το δημόσιο χώρο και ως ένα βαθμό είναι λογικό οι άνθρωποι έχουν τεράστια προβλήματα επιβίωσης. Έχεις και το άλλο πράγμα, το πως θα κάνουμε τη βολή μας σε βάρος του δημόσιου χώρου και αυτό αφορά όλους τους 'αθηναίους'.

-Μπορείτε να μου πείτε την άποψή σας για τις τρεις κεντρικές πλατειές, και τη συνεργασία του Δήμου με την Αττικό Μετρό;
Το Σύνταγμα θα πάει για ανακατασκευή. Χαρακτηριστικό είναι ότι μετά από παρέμβαση του Δήμου και των γεγονότων του Φεβρουαρίου, ότι βγήκε ια πράξη νομοθετικού δικαίου η οποία επιτρέπει αλλαγή υλικών στο δημόσιο χώρο του Συντάγματος ακριβώς για αυτό το λόγο. Για παράδειγμα ανασχεδιάζουμε και την έχουμε στείλει στο Τμήμα Νεοτέρων Μνημείων. Υπάρχει διάταγμα που λέει ότι το πάνω κομμάτι της πλατείας θα γίνει νεοκλασσικού τύπου. Το οποίο δεν έχει καμιά λογική. Η Ομόνοια είναι εντελώς μια άλλη ιστορία. Στον Κεραμεικό δεν υφίσταται η έννοια της πλατειάς...Στην Ομόνοια αυτό που προσπαθούμε να κάνουμε είναι κάποιες μίνι συντηρήσεις, έχουν σπάσει τα μπετό, μπάζουν νερά, η βασική ιστορία με τα ξύλινα δάπεδα αποδείχτηκε απολύτως αποτυχημένη, ο κόσμος γλιστρούσε. Ένα χρόνο κράτησε το ξύλινο δάπεδο και έγινε χάλια. Μιλάμε κυρίως για μια προσπάθεια να έρθουν γεγονότα, πάνω στην πλατεία, γιατί στο περίφημο πρότζεκτ της Πανεπιστήμιου, περιλαμβάνεται και νέο σχήμα -πάλι – για τη διαμόρφωση της Ομονοίας. Όμως η πλατεία έχει δομικά προβλήματα. Κατεβάζει νερά από κάτω, κανονικά έχει γίνει ένα εξόγκωμα, στο βορρά, που ήταν για να τρέχουν τα νερά, να υπάρχει ένα υδάτινο στοιχείο δροσιάς. Το νερό όμως δεν έτρεξε ποτέ. Και υπάρχει και από δίπλα μια λιμνούλα που επίσης δεν έχει λειτουργήσει ποτέ. Ήταν σαν να έλεγε 'καταστρέψτε με', αυτή η πλατεία, με το που έγινε.

-Τελικά φταίει ο σχεδιασμός που ο πεζός δεν ελκύεται απο κάποιους δημοσίους χώρους;
Το ερώτημα είναι κατεξοχήν αλλού. Δίνουμε υπερβολική σημασία στο τι πλακάκι θα βάλουμε και μερικές φορές καταλήγουμε και στο λάθος υλικό, και τι εναλλαγή υλικών θα κάνουμε, και λιγότερο στο ότι αυτό το πράγμα είναι ο πάτος του δοχείου και δεν είναι το δοχείο. είναι η σκηνή και δεν είναι το γεγονός. Νομίζω ότι με έναν τρόπο ιδιαίτερο, το Μοναστηράκι πάει καλά. Φύγαν τα πολλά τραπεζοκαθίσματα, παρότι που δεν έχει μέρος να κάτσεις κάπως γίνεται...Ίσως επειδή είναι ο σταθμός του ηλεκτρικού, υπάρχει ένα πήγαινε έλα, είναι και οι τουρίστες που κατεβαίνουν από τους αρχαιολογικούς χώρους, είναι μικρή κλίμακα, αισθάνεσαι προστατευμένος είναι μια αγκαλιά. Σε αντίθεση με την Ομόνοια που είσαι στους πέντε ανέμους. Είναι ο απόλυτως ανθρωποδιώχτης. Και το Σύνταγμα δεν είναι κακό, παρότι έχει δρόμους έντονης κυκλοφορίας τριγύρω. Έχει όμως παγκάκια δέντρα, χωμάτινες επιφάνειες, την έξοδο του μετρό και έχει και ένα μέγεθος επαρκές... το ότι έχει φυτά γύρω, σε προστατεύει από την κυκλοφορία των αυτοκίνητων με έναν τρόπο.

-Για την πλατεία Θεάτρου και το διαγωνισμό ανάπλασής της που έγινε πρόσφατα, τι θα σχολιάζατε;

Για το μεν Γεράνι και το Μεταξουργείο έγινε μια εδική φοροαπαλλαγή, σε ιδιόκτητες για να συντηρήσουν και να αποκαταστήσουν τα κτίρια. Δίνουν κίνητρα, προφανώς. Όταν η ΕΑΧΑ προχώρησε με αυτή την ιστορία το Δήμο τον ρωτήσανε, και είχαμε κάνει μια εισήγηση που πρέπει προφανώς να περάσει από τα όργανα εγκρίσεως του Δήμου, η οποία διαπιστώνει τα εξής θέματα: χρησιμοποιούν υδατοπερατά υλικά, θετικό από πρώτη ματιά άλλα σε επαφή με τις οικοδομικές γραμμές. Πρώτο πρόβλημα είναι αυτό. Δεύτερο πρόβλημα, χρησιμοποιούν κάτω από τις στοές, ένα χυτό υλικό που έχει σοβαρό πρόβλημα με τις τομές των δικτύων Ε.Υ.Δ.Α.Π. Δ.Ε.Η. κλπ. το χυτό υλικό δεν αποκαθίσταται εύκολα αν χαλάσει και μάλιστα χυτό υλικό που δεν είναι άσφαλτος αλλά μωσαϊκό. Πολύ γρήγορα θα έχουμε ένα πράγμα που θα είναι μια κουρελού..Τρίτο πρόβλημα είναι ότι χρησιμοποιούν μια ράμπα ξύλινη σε σημεία επικίνδυνα για τον πεζό. Επομένως η άποψή μας είναι ότι τα υλικά πρέπει να αντικατασταθούν διότι δεν είναι συντηρήσιμα. Υπάρχουν πολλά ερωτήματα, όταν σχεδιάζεις με φυσικά υλικά ενώ δεν έχεις διασφαλίσει την ομαλή χρήση αυτού του χώρου.

-Για τον διαγωνισμό « Αθήνα 4Χ4 » τι θα σχολιάζατε;
Αυτό είναι πάλι της Ε.Α.Χ.Α., υπό την προηγουμένη ιδιότητα μου, μιλούσαμε για ιδέες και όχι για προμελέτες. ενδεικτικά πρότεινε ο καθένας, δεν είχε ελέγξει κυκλοφοριακά ζητήματα, παρόδιες χρήσεις κλπ. Και αυτό είναι ένα πρόβλημα που η Ε.Α.Χ.Α. είπε ότι με βάση ενός διαγωνισμού είπε θα προχωρήσουμε στην υλοποίηση ενός ενοποιημένου οικοδομικού τετραγώνου. Από το Δήμο υπήρχαν πολλοί σοβαροί προβληματισμοί και ενδοιασμοί. Τέτοιου είδους προγράμματα φοβάμαι είναι σχεδιασμοί που ξεκινούν από μια κυβέρνηση ή έναν υπουργό και δεν έχουν συνέχεια. Που σημαίνει ότι είναι διάφορα πρότζεκτ που δε φαίνεται να έχουν τις προϋπόθεσες να συνεχίσουν.

-Που θα προτείνατε να περπατήσει στο κέντρο ένας φίλος σας από το εξωτερικό;
Εγώ θεωρώ πολύ ενδιαφέρουσα διαδρομή τη Σταδίου. Επιμένω ότι η Σταδίου είναι πολύ ενδιαφέρων δρόμος. Σε έναν φίλο από το εξωτερικό θα έλεγα το γύρω του εμπορικού τριγώνου. μέσα από Σταδίου, Μητροπόλεως και Αθηνάς. Και ουσιαστικά η Σταδίου είναι και το όριο ανάμεσα στην 'πλούσια' πόλη και στην πιο 'προβληματική' πόλη.

Entretien avec Vagia Touri – Responsable de l'équipe sur le ZAC d'Elaionas au sein de la Direction du Plan de la Ville des Services techniques de la Municipalité d'Athènes
20.06.2013 , 11:32 a.m
Durée : 0:40:42

- Θα μπορούσατε να μου μιλήσετε για τα πρώτα χρόνια των πεζοδρομήσεων στην Αθήνα;
Ήταν μια περίοδος μεγάλων αλλαγών τότε στην Ελλάδα, τότε που ξεκίνησε η ιστορία με τις πεζοδρομήσεις. είχαν δημιουργηθεί τα βραβεία με τα πράσινα μπαλκόνια να φανταστείς, ποιός έχει το καλύτερο μπαλκόνι, ήταν ο Μπένης δήμαρχος τότε, τότε καταγραφόταν δηλαδή ως η ανάγκη μεγιστοποίησης του πρασίνου. Θελαν να αντιστρέψουνε την εικόνα της πόλης, από την εικόνα της τσιμεντούπολης να την κάνουν την Πράσινη Πόλη. Η κεντρική ιδέα ήταν επίσης ότι "φτάνει πια το αυτοκίνητο" ήδη είχαμε αρχίσει προβλήματα με το νέφος και συγχρόνως με αυτό άρχισαν να αγαπιούνται και τα δέντρα. Μέχρι που φτάσαμε στο άλλο σημείο, δηλαδή να μην μπορούμε να γκρεμίσουμε κανένα δέντρο..και η δημοτική αρχή είχε και όλους τους κατοίκους με το μέρος της. Ήταν κάτι που άρεσε πάρα πολύ. Τότε άρχισε να δίνεται έμφαση στο πράσινο. Σε σχέση πάντα με τη μόλυνση του περιβάλλοντος και την αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων, όχι όμως ότι ποτέ έπαψαν να είναι σε ανταγωνισμό πεζός και αμάξι. Ακόμα και τώρα είναι σε ανταγωνισμό το αυτοκίνητο και ο πεζός, το γεμάτο και το άδειο. Βέβαια τώρα περνάμε μία περίοδο κρίσης που ίσως, ίσως θα μπορούσε κανένας να πει ότι είναι και μια ευκαιρία να αρχίσουμε να αυξάναμε τον κοινόχρηστο χώρο. Βέβαια εγώ πιστεύω ότι δεν ήταν τόσο η έλλειψη του Κ.Χ που οδήγησε στη στροφή της νοοτροπίας όσο η έλλειψη πράσινου. Το πράσινο ήταν πιο εύκολο, να το προωθήσεις στον κόσμο να το διαφημίσεις με ένα τρόπο. Και για αυτό το λόγο οι πεζόδρομοι και οι πλατείες αλλά οι πεζόδρομοι κυρίως στην αρχή δηλαδή, άνθρωποι που σχεδιάζανε και φτιάχνανε τους πεζόδρομους το κάνανε ακριβώς για να ανακόψουνε την κίνηση του αυτοκινήτου. Ξεκίνησε ως μέτρο αντί του αυτοκινήτου, όμως αργότερα όταν καταλάβαμε ότι στην ουσία μεγεθύνει και τον κοινόχρηστο χώρο ούτος η άλλως, αρχίσαμε και φτιάχναμε πεζόδρομους παντού. Διαπιστώναμε ότι σε χώρους συνάθροισης κοινού όπως είναι τα σχολεία, όπως είναι οι εκκλησίες υπήρχε έλλειψη κοινόχρηστου χώρου γιατί εμποδιζόταν από τα αυτοκίνητα, αρχίσαμε και φτιάχναμε πεζόδρομους στα προαύλια για να προστατεύουμε τα παιδιά από τα αυτοκίνητα. Και για αυτό... όχι μόνο για να πρασινίσουμε δηλαδή τη γειτονιά. Ξεκίνησε δηλαδή ως πράσινο και εξελίχθηκε σε στόχο αύξησης του ανεμπόδιστου ασφαλούς κοινόχρηστου χώρου.

-Το πρόγραμμα των παιδότοπων, εμφανίστηκε την ίδια περίοδο;
Ξεκινούσαν όλα αυτά αλλά η τομή ήταν μεγάλη στο ότι ο κοινόχρηστος χώρος έπρεπε να περιορίσει κάπως το αυτοκίνητο. Οι πόλεις έπρεπε να απαντάνε σε κάποια μοντέλα. είχαν βγει και τα πολεοδομικά στάνταρτ εκείνη την εποχή. Είχαμε και υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. τότε τον Αντώνη Τρίτη που έκανε τις πολεοδομικές μελέτες και το 1984 βγήκε και το ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας. Υπήρχε ένα όραμα να μάθουμε να σχεδιάζουμε την πόλη για

να μην είναι όλα ανεξέλεγκτα. Και το ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας είχε σαν στόχο να μειώσει το νέφος. Πως έπρεπε να το κάνουμε αυτό; με διαφόρους τρόπους. Ένα ήταν ότι ακλουθούσαμε ας πούμε τα στάνταρτ και ο άλλος ήταν η πολιτική βούληση να αλλάξουν πολλά πράγματα. Τι λέγαν τα στάνταρτ; Έπρεπε να χωρίσεις την πόλη σε γειτονιές να αναβιώσει η κάθε γειτονιά, έπρεπε να έχει τόσο πράσινο, τόσους παιδότοπους...όλα με νούμερα τεκμηριωμένα. Όλα αυτά που οδηγούσαν; Στο να βάλεις μια τάξη στην κίνηση στις μεταφορές και στο να προσφέρεις ένα κοινόχρηστο χώρο όχι μόνο για τους πεζούς αλλά και για τις άλλες λειτουργίες που έχεις στην πόλη. Είτε αυτές να εξυπηρετούσαν τον περίπατο είτε τα παιδιά είτε. Όλα αυτά είχαν επενδυθεί τουλάχιστον για τον Δήμο της Αθήνας κάτω από αυτό που λέγεται ως αστείο φυσικά "την πρασινίλα". [γέλια]. Αυτό όμως πέρναγε στον κόσμο. Απαντούσες αμέσως και στην έλλειψη οξυγόνου. Όλα τα άλλα θεωρούταν ότι ήταν μόνο για τους επιστήμονες. Ωστόσο τα εμπόδια ήταν τεράστια. Είχαμε να αντιμετωπίσουμε μια νοοτροπία αντίθετη σε ότι άλλαζε. Οι ελληνικές πόλεις έχουν δομηθεί όλες σύμφωνα με το αυτοκίνητο. Η ανάπτυξη των λειτουργιών γινόταν πάντοτε στις πλευρές των οδικών αξόνων. Για να μπορείς εσύ που έχεις το αυτοκίνητο -και θα συμφωνήσω με ένα παλιό υπουργό - ότι το αυτοκίνητο για τους Έλληνες είναι φετίχ. Ήθελε να πάει μπροστά από το μαγαζί ή το φούρνο που ήθελε να ψωνίσει με το αυτοκίνητο. Το καφενείο ήταν και αυτό δίπλα στο δρόμο του αυτοκινήτου για να βλέπουνε κλπ. Η εμπορική αξία των ακινήτων παράπλευρα του κοινόχρηστου χώρου συναρτάται άμεσα από τη διέλευση των αυτοκινήτων. Αυτό λοιπόν ήταν η μεγαλύτερη δυσκολία να αλλάξουν οι νοοτροπίες.
Έπρεπε να πείσουμε τον κόσμο και ιδιαίτερα όπου είχαμε καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος ότι δε θα χάσει την εμπορική τους αξία το ακίνητό του αν είναι σε έναν πεζόδρομο. Και όμως!! εκεί είχαμε το μεγαλύτερο εμπόδιο!! να πείσουμε τον κόσμο!! Περνούσαν πάρα πολύ εύκολα οι πεζόδρομοι που ήταν για την αύξηση του κοινόχρηστου χώρου ασφαλείας όπως τα προαύλια των σχολείων. Αλλά να δημιουργήσεις έναν πεζόδρομο περιπατητικό για να αναβαθμίσεις το πολιτιστικό περιβάλλον της πρωτεύουσας ήταν πιο δύσκολη υπόθεση.
Ακόμα και σήμερα η νομοθεσία και ο Κ.Ο.Κ. δε δίνει έμφαση στον πεζό. Αργήσαμε πάρα πολύ για να κατανοήσουμε ότι ο πεζός έχει και θέλει χώρο. Δεν τον θέλαμε...δεν τον θέλανε οι Έλληνες...για τους λόγους που προανέφερα. Εξού και τα πεζοδρόμια είναι πάρα πολύ μικρά. Ένα μεγάλο επίσης πρόβλημα που υπάρχει ακόμα είναι ότι όταν έχεις ένα δρόμο όπου περνάνε αυτοκίνητα, όπου περνά το αυτοκίνητο του οποιοδήποτε, θεωρείται πιο κοινόχρηστος από ότι να έχεις μια πλατεία, στην Ελλάδα...να σκεφτούμε δηλαδή και τη δομή της κοινωνίας μας.
Όσο είναι 'άσφαλτος' ο έλληνας το θεωρεί πολύ δικό του το δρόμο, να παρκάρει το αυτοκίνητο του, το μηχανάκι του, να κάνει το ένα, το άλλο, λες και αυτός ο χώρος – ο δρόμος - δεν έχει άλλες λειτουργίες χωρίς το αυτοκίνητο, σαν να μην έχει κοινωνικές λειτουργίες...φαίνεται κιόλας γιατί μέχρι πρότινος αυτή η περίπτωση κατοίκου που περιγράφω δε το είχε το πεζοδρόμιο για να περπατάει. Το είχε σαν ένα χώρο μόνο για να περνάει κάθετα, να τον διασχίζει κάθετα να πάει στην ιδιοκτησία του, να μπει στο σπίτι του δηλαδή. Από την ιδιοκτησία του την κινητή, το αυτοκίνητο, πήγαινε στην ακίνητη, στο σπίτι του και ποτέ του δεν είχε σκεφτεί κιόλας να περπατήσει κατά μήκος αυτού του πεζοδρομίου, αυτό στις μεγάλες πόλεις βέβαια. Ήταν επανάσταση δηλαδή το να φτιάχνονται πεζόδρομοι τότε στην Αθήνα! εγώ το θεωρώ από τα πιο σημαντικά έργα. Η πεζοδρόμηση της Βουκουρεστίου ας πούμε ήταν επαναστατική ενέργεια για τον κοινόχρηστο χώρο τότε. Μπορεί να άργησε πάρα πολύ να έρθει στην Ελλάδα όμως ορθώς ήρθε...ήταν όμως μια εποχή που όλοι μας -τουλάχιστον οι τεχνικοί ελπίζαμε ότι κάτι θα αλλάξει στην πόλη και όντως άρχισε να αλλάζει.

Αργότερα όταν πια συνειδητοποίησαν οι αθηναίοι καταστηματάρχες ότι είχαν χώρο για ανάπτυξη τραπεζοκαθιμάτων και ότι τους ανεβάζει την αξία της επιχείρησής τους, τότε ζητούσαν όλοι τις πεζοδρομήσεις. Και τότε άρχισαν άλλου είδους προβλήματα όπως η εμπορευματοποίηση του κοινόχρηστου χώρου, οι ποινές, η παράνομη κατάληψη κλπ.

Να σου πω και πως γινόταν τώρα στην πράξη οι πεζοδρομήσεις. Για να κάνεις έναν δρόμο πεζόδρομο έπρεπε να κάνεις μια θεσμική αλλαγή, μια τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού. Έπρεπαν να το ζητήσουν οι κάτοικοι, να περάσει από δημοτικό Συμβούλιο και μετά να εισηγηθεί η αρμόδια υπηρεσία προς το ΥΠΕΧΩΔΕ, την αλλαγή του ρυμοτομικού. Μια ιστορία αρκετά χρονοβόρα, που σε άλλους φαίνεται περιττή όμως μπορεί να είναι λίγο πολύπλοκη άλλα η θεσμική αλλαγή αυτή ήταν καλή κατ'εμένα. Γιατί βάζεις τον πεζό πιο πάνω από το αυτοκίνητο. Είναι ένα εργαλείο που δεν το έχεις από πουθενά αλλού θεσμικά δηλαδή. Το ότι αναγκαστήκαμε να φτιάξουμε σήματα τροχαίας και να μπει στον ΚΟΚ το σήμα του πεζού ήταν τότε επανάσταση... τρομακτικές αλλαγές. Όλο αυτό συνοδεύεται όμως και από μια ιστορία για αύξηση του πράσινου, για την πόλη χωρίς αυτοκίνητα, με την αλλαγή του καυσίμου στα λεωφορεία, τα μέσα σταθερής τροχιάς, πάνε μαζί όλα αυτά! Όμως! δεν ήταν έτσι στους Δήμους...και μέχρι επί δημαρχίας Τρίτη και Κουρή προσπάθησε και η τοπική αυτοδιοίκηση και ο πρώτος δήμος της χώρας, να πάρει την κατάσταση στα χέρια του... όμως δεν μπορεί μόνος του ο Δήμος της Αθήνας να τα κάνει όλα...γιατί μέχρι τότε οι πεζόδρομοι ήταν σαν μικρά χαλιά, αποσπασματικά, άλλος από εδώ άλλος από εκεί κλπ δεν είχαν αναπτυχθεί δίκτυα. Δεν μπορούσαν να κάνουν μεγαλύτερα δίκτυα οι δήμοι. Όμως! όπου γινόταν ένα πεζόδρομος, άλλαζε τρομερά η ιστορία, εμείς τις μετράγαμε τις επιπτώσεις, τις ξέραμε, δηλαδή αναγκαζόντουσαν σιγά και μετατοπιζόντουσαν χρήσεις, όπως συνεργεία αυτοκίνητων κλπ. Ανέβαινε η εμπορική άξια των κατοικιών...μπορεί ίσως το πρόβλημα να πήγαινε αλλού που δεν το ελέγχαμε, άλλα έφευγε όμως από εκείνη την παγιωμένη κατάσταση...για φαντάσου εδώ πεζόδρομος εκεί πεζόδρομος κλπ, δημοσιευόντουσαν εκείνη την εποχή κάτι θύλακες κάτι άστολες αλλαγών

καλές! οι κάτοικοι δηλαδή τους αγκάλιασαν τους πεζόδρομους! το υπουργείο πάντα έλεγε "τι είναι αυτά, μόνο εκτεταμένα δίκτυα πεζοδρόμων" εμείς όμως στο Δήμο ήμασταν πολύ επιφυλακτικοί, γιατί βλέπαμε τις καλές επιπτώσεις των πολλών μικρών χειρονομιών, επεμβάσεων στην πόλη και στις γειτονιές

-Στο Δήμο, ποιός ασχολούταν κυρίως με τον κοινόχρηστο χώρο και τους πεζόδρομους;
Ήταν η Διεύθυνση Οδοποιίας, η Διεύθυνση αρχιτεκτονικού. Εγώ έκανα πεζοδρόμους γιατί ήμουν υπάλληλος της Διεύθυνσης Οδοποιίας, άρα ο πεζόδρομος ήταν θέμα της οδοποιίας. Δεν υπήρχε Διεύθυνση Κοινοχρήστων Χώρων. Και δεν έδινε σημασία ο κόσμος. Τότε ήταν της μόδας η οδοποιία! και εντάξαμε στην οδοποιία και τους πεζοδρόμους, ενώ οι πλατείες γινόταν από τη Διεύθυνση Αρχιτεκτονικού, πολύ υποβαθμισμένος ο κοινόχρηστος χώρος τότε.
Υπήρχε όμως πάρα πολύ όρεξη για δημιουργία. Είχαμε και την τύχη να σχεδιάζουμε και να κατασκευάζουμε! ήταν οι αυτεπιστασίες τότε, δηλαδή ο Δήμος είχε τα δικά του συνεργεία κατασκευής... καταπληκτικό πράγμα λίγα έχουν μείνει μέχρι τώρα. Ο Δήμος είχε μόνιμους υπαλλήλους που βάζανε τους κυβόλιθους, φτιάχνανε τα τσιμέντα, σκάβανε, φυτεύανε κλπ. αυτή ήταν ίσως η μόνη δυσκολία εμείς συνεργαζόμασταν με τους γεωπόνους οι οποίοι μέχρι τότε θεωρούνταν ότι έχουν το πάνω χέρι στην πόλη και εμείς θεωρούμασταν το νέο, το άγνωστο, ερχόμασταν εμείς οι αρχιτέκτονες στις τεχνικές υπηρεσίες να σχεδιάσουμε πεζοδρόμους, και κάναμε και λάθη, σχεδιάζαμε λακκούβες χωρίς να σκεφτόμαστε αν θα άντεχε και ποιο δέντρο, υπήρχε ένας πειραματισμός και έπρεπε να συνεργαζόμαστε μαζί με άλλες ειδικότητες.
Γινόταν λοιπόν σειρά προσχεδίων, μαζευόντουσαν όλα τα προσεχή σε ένα μεγάλο φάκελο, εργολαβίας πεζοδρόμων, εγκρινόταν από την περιφέρεια ή από τη νομαρχία και μετά φτιαχνόταν από εμάς, κάναμε τα σχέδια 1:100, τα σχέδια εφαρμογής, κατασκευάζαμε τον πεζόδρομο και μετά κάναμε επιμεριστικά σχέδια, δηλαδή τι είχαμε κάνει τελικά. Κάναμε και επιμετρημένα σχέδια για τα αφανή, τα δίκτυα. Γιατί σκάβαμε...για να σου δώσω να καταλάβεις πόσο καλό ήταν το έργο...ακόμα και τώρα οι οδοποιίες θεωρούνται βαριές διευθύνσεις, συνήθως ήταν όλοι πολιτικοί μηχανικοί...εκείνη την εποχή είχαμε και αυτό το πρόβλημα, ο αρχιτέκτονας ήταν ακόμα πιο πίσω γενικά στην Ελλάδα. η Αθήνα από πολιτικούς μηχανικούς φτιάχτηκε, και μετά το Λιακά που έβαλε στις μελέτες των ιδιωτικών έργων τη μεγαλύτερη αμοιβή στους αρχιτέκτονες. Από τη δεκαετία 75-85 ήμασταν πίσω στον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό γενικά.
Βέβαια με την αυτεπιστασία αργούσαμε, .έπαιρνε χρόνο, αλλά τα έργα ήταν ποιοτικά ενώ αυτά με τις εργολαβίες γίνονται μεν πιο γρήγορα αλλά δεν είναι τόσο ποιοτικά, καταλαβαίνεις; Δεν υπάρχει έλεγχος αυτού που σχεδιάζει σε αυτό που τελικά φτιάχνεται.

-Θυμάστε κάποιο παράδειγμα πεζοδρόμησης αντιπροσωπευτικό της εποχής εκείνης ;

Ο δήμος έχει κάνει πάρα πολλά. βέβαια στο ιστορικό κέντρο από τότε ήταν υπεύθυνο το υπουργείο, δεν μας άφηνε εμάς..αλλά στις γειτονιές κάναμε πολλούς πεζόδρομους. Άλλα και γύρω από την Ομόνοια, την οδό Δώρου, την Κοτοπούλη είχαμε κάνει καλούς πεζόδρομους, τη Βαλτετσίου...α ήταν και οι σκάλες!!!τρομερά σημαντικό έργο του Δήμου Αθηναίων... καμία ευρωπαϊκή πόλη δεν έχει τόσες πολλές σκάλες, υπήρχε τμήμα σκαλοπατιών εντός της οδοποιίας. Η εργασία στις σκάλες ήταν καταπληκτική.
Έχει μια αξία το γεγονός ότι ανήκουν στη Διεύθυνση οδοποιίας, οι πεζόδρομοι, δηλαδή δεν μένεις μόνο στο αισθητικό ή μόνο στο πολιτικό. Πας αυτόματα και στην υποδομή. Εξυγιαίνεις αυτόματα και όλα τα δίκτυα που βρίσκονται κάτω από το δρόμο. Εμείς με το που ανοίγαμε ένα δρόμο ερχόντουσαν Ο.Τ.Ε Δ.Ε.Η Ε.Υ.Δ.Α.Π Δ.Ε.Φ.Α και φτιάχνανε τα δίκτυά τους. Η αρχαιολογία δεν μας άφηνε βέβαια να πάμε κάτω από 80 εκατοστά...ακόμα και για τα δέντρα...για αυτό θα δεις ότι και σε όλους τους δρόμους δεν έχουμε σκάψει κάτω από 70 εκατοστά ...που για τα δέντρα κανονικά πρέπει να σκάψεις πιο βαθειά...αλλά πιο κάτω βρίσκεις αρχαία, αλλά ήταν η υποδομή που άλλαζε λοιπόν! Να σου πω για την οδό Κοτοπούλη πχ, είχαμε να αλλάξουμε τα δίκτυα από πάντα! υπήρχαν εκεί από πάντα! αλλάζαμε όλα τα δίκτυα, ερχόταν όλοι οι οργανισμοί και πέρναγαν τους αγωγούς τους. Εβρισκαν ευκαιρία και αυτοί να εκσυγχρονίσουν τα δίκτυα τους...έσκαβε ο Δήμος και πρέπει να σου πω ότι για τους πεζοδρόμους και τις σκάλες δεν χρεωνόταν ο πολίτης, ο δημότες. Ενώ για τα πεζοδρόμια χρεώνεται ο παρόδιος. Πάντοτε σημειώναμε πάνω στα σχέδια των πεζοδρόμων που βρισκόταν το παλιό κράσπεδο, η γραμμή του παλιού πεζοδρομίου και ο λόγος ήταν πρώτον για να μην καταστρέψουμε να φρεάτια των οικοδομών αλλά και για να υπολογίζουμε το κόστος συμμετοχής των παρόδιων στην κατασκευή του πεζοδρόμου. Επάνω στο Καλλιμάρμαρο, την Ευοίωνος και την Άγρας την κάναμε με συνεργία αυτεπιστασίας! έχει και λεπτομέρειες! Έχω κάνει και μία άλλη στην οδό Ηλέκτρας, στο λόφο Κολωνού και έχει εκεί και θέσεις στάθμευσης! Γινόντουσαν πειραματισμοί τότε! Και μας είχαν κατηγορήσει για πλουραλισμό..στην προ Τρίτη εποχή..είχαν προσωπική σφραγίδα του αρχιτέκτονα όλοι οι πεζόδρομοι! Και μεταξύ μας, αυτοί που τους σχεδιάζαμε, αναγνωρίζαμε ο καθένας ποιος πεζόδρομος είναι ποιανού. Δεν άρεσε όμως αυτό στους μετέπειτα...έλεγαν ότι είναι σαν χαλί φορτωμένο ενώ οι τάσεις πια ήταν να σχεδιάζουν πιο ομογενοποιημένα πράγματα. Εγώ δεν έχω πειστεί πιο είναι το σωστό και πιο το λάθος.

-Γιατί αποφεύγεται η φύτευση μεγάλων δέντρων στους δημόσιους χώρους που επανασχεδιάζονται;
Στην αρχή σχεδιάζαμε πιο ελεύθερα μετά όμως όταν αποκτήσαμε κάποια προβλήματα και όταν αποκτήσαν κάποια ιστορία όλοι αυτοί οι πεζόδρομοι, αρχίσαμε και βλέπαμε και εμείς κάναμε τις παρατηρήσεις μας. Βλέπαμε λοιπόν ότι αρχίσαμε να έχουμε παράνομη στάθμευση, και έτσι αρχίσαμε να βάζουμε κάποια εμπόδια.

Κάποιοι μας λέγαν ότι δεν επιτρέπεται αλλά η σταθερά σε όλη αυτή την υπόθεση είναι ότι έπρεπε να υπάρχει, ελεύθερη ζώνη φάρδους 3,5 μέτρων περίπου για να μπαίνει και να βγαίνει το αυτοκίνητο, το πυροσβεστικό ασθενοφόρο κλπ. και ορισμένες ώρες η τροφοδοσία. Αλλά στην Ελλάδα δεν καταφέραμε να ομογενοποιήσουμε αυτές τις απαγορεύσεις...τις ώρες αποκομιδής των σκουπιδιών κλπ. να υπάρχουν κάποιοι κανόνες δηλαδή.
Πρέπει να σου πω κάτι οι δρόμοι αυτοί, οι πεζόδρομοι , γίνονται με προδιαγραφές βαρέων οχημάτων και όχι πεζού. Μας έχουν κατηγορήσει ότι κοστίζουν πολύ, ε βέβαια, γιατί έχει δέκα πόντους μπετόν από κάτω!!

-Πόσο περίπου κοστίζει ένας πεζόδρομος;
60.000 δραχμές το τετραγωνικό μαζί με όλο τον αστικό εξοπλισμό όμως, δέντρα κλπ. αλλά ξέρεις αυτά κυμαίνονται. Οι σταθερές των πεζοδρόμων ήταν οι εξής, έχεις το παλιό πεζοδρόμιο, εκεί δεν μπορεί να βάλεις τίποτα. Στο φάρδος που σου μένει πρέπει κάπου να βρεις τη λωρίδα των 3,5 μέτρων για να περνάνε τα οχήματα. Αργότερα είδαμε ότι τα οχήματα χαλούσαν τα ρολόγια της Ε.Υ.Δ.Α.Π που υπήρχαν δίπλα από τη ρυμοτομική γραμμή οπότε μετά αναγκαστήκαμε να βάζουμε και κάποια εμπόδια. Αφήναμε λοιπόν τη λωρίδα πρόσβασης οχημάτων ανάγκης ελεύθερη και ότι έμενε το κάναμε πράσινο. Ενιαία λωρίδα πρόσημου δεν μας αφήναν οι δημότες ποτέ να κάνουμε ώστε να φυτευτεί πράσινο μπόλικο. Ήθελαν ανά πάσα στιγμή που θα είναι στη μέση του πεζόδρομου να μπορούν να διασχίσουν για να μπουν στην είσοδο της πολυκατοικίας τους. Είναι τρομερό χαρακτηριστικό ψυχολογίας αυτό! ο Έλληνας δεν έχει μάθει να πηγαίνει πλάι πλάι στο κτίριο..ούτε να κάνει παρακάμψεις στην πορεία του. Μην του κλείσεις την πόρτα του, την είσοδο του σπιτιού του. Και αναγκαζόσουνα εσύ μπροστά σε κάθε ιδιοκτησία να κόβεις το πράσινο. Τι σημαίνει λοιπόν αυτό, μπετό παντού!
Στις υδρορροές από τις πολυκατοικίες τα μαζεύαμε τα νερά, βάζαμε έναν καινούργιο αγωγό και τα διώχναμε στις άκρες. Τρομερό έργο δηλαδή! Κάναμε οδοποιία και αρχιτεκτονική μαζί. Ήταν γερά έργα άλλα δεν έμενε χώρος για πράσινο.
Στην αρχή θέλαμε να αυξήσουμε το χώρο για ζωή συλλογική των κάτοικων και βάζαμε και παγκάκια και φωτάκια. Μετά αρχίσαμε να τα μειώνουμε όλα αυτά. Οι έλληνες δεν έχουν κουλτούρα του κοινόχρηστου χώρου. Έπρεπε να έρθουν οι φίλοι μας οι μετανάστες για να γίνει ανάκτηση του κοινόχρηστου χώρου. Αργότερα λοιπόν αυτό που ξεκινήσαμε να σχεδιάζουμε ως ένα δημόσιος χώρο ζωής μειώθηκε απλά σε έναν πεζό-δρόμο με πράσινο. Δε λειτούργησε ως κάτι άλλο παραπέρα.
Αργότερα έγιναν χώροι στάθμευσης σε ότι κενό αφήναμε. Και εμείς αρχίσαμε και βάζαμε κάτι μπάρες για να μην μπαίνουν τα αυτοκίνητα. Μετά έφυγαν και τα φώτα.
Παίζαν τα παιδιά μπάλα και σπάγανε ή επειδή τα φώτα συνήθως είναι στο ύψος του πρώτου ορόφου των πολυκατοικιών και φώτιζαν στις κρεβατοκάμαρες των κάτοικων και φέρναν και ζέστη τα καλοκαίρια.. Έτσι πάνε και τα φώτα. Μετά βγάζαμε τα παγκάκια γιατί γινόταν διακίνηση ναρκωτικών σε ορισμένες περιοχές, καταλαβαίνεις δηλαδή τι γινόταν;
Και μετά ξαναβάζαμε φώτα για να μη πηγαίνουν οι άνθρωποι της νύχτας...άλλα έτσι είναι γιατί δεν υπάρχει τίποτα σταθερό στην πόλη..και όποιος λέει ότι μπορούμε να σχεδιάσουμε κάτι και να μείνει..του ξεφυτρώνει κάτι άλλο σαν το κουτί της Πανδώρας είναι ο πολεοδομικός σχεδιασμός όχι μόνο στην Αθήνα άλλα και γενικά!
Συνήθως πάντως 8-10 μετρά φάρδος ήταν οι περισσότεροι πεζόδρομοι στην Αθήνα. Ανάλογα με το εύρος.
Κοίτα εδώ μια κάτοψη αρχιτεκτονική ας πούμε! βλέπεις τι ελευθερία σχεδιασμού είχαμε στις πλακοστρώσεις. Πρώτα κάναμε αποτύπωση της υπάρχουσας κατάστασης με όλα τα μέτρα και τις υπάρχουσες εισόδους των πολυκατοικιών. Βάση αυτού σχεδιάζαμε. Εδώ βλέπεις προσπάθησα τότε να κάνω αυτό το δρόμο σαν πίνακα του Μιρό. Η Χάρητος είναι από τους πιο παλιούς πεζόδρομους. Ήταν μια πηγή έμπνευσης τότε! κάθε δρόμος μου έλεγε τι να κάνω..και εγώ προσωπικά δεν έκανα ποτέ το ίδιο πράγμα. Μου άρεσε κάτι στην περιοχή και έβαζα μπλε χρώμα ας πούμε...έπαιρνες υπόψη σου την αρχιτεκτονική και την αισθητική του περιβάλλοντος..και με τα δέντρα..δεν μπορείς να βάλεις ψηλά δέντρα ας πούμε χωρίς να έχεις χώρο και ηλιασμό..είναι κάποιες σταθερές που βάζει ο γεωπόνος. Πρέπει να συνυπολογίσεις ένα σωρό πράγματα.
Μέχρι και η τομή της ζαρντινιέρας ήταν μια ολόκληρη ιστορία. Πως η γωνία της θα γίνει έτσι ώστε να μην σπάει. Πολύ λεπτομέρεια οι πεζόδρομοι!
Σταμάτησε επί Τρίτση οι ιστορία των πεζοδρόμων...σταμάτησε... στην ουσία η χρυσή εποχή των πεζοδρόμων ήταν 1982-83 μέχρι και τέλος του 90..και πριν τους Ολυμπιακούς έγιναν πολλοί λίγοι πεζόδρομοι με εργολαβίες. Μέχρι και ακριβώς μετά τους Ολυμπιακούς αγώνες υπήρχε τμήμα πεζόδρομων,
Το 2005 με τον καινούργιο οργανισμό του δήμου, έγινε ξέχωρο τμήμα μελετών και τμήμα κατασκευών εντός του Δήμου
πολλοί πεζόδρομοι και πολλές πλατείες έγιναν αντικείμενο μελέτης από το ΥΠΕΧΩΔΕ, στα πλαίσια της προετοιμασίας της Αθήνας για τους Ολυμπιακούς αγώνες. και ο Δήμος ήταν υπεύθυνος για την κατασκευή τους. Και δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι ενώ ο Δήμος Αθηναίων έκανε όλες τις μικρές παρεμβάσεις, οι μεγάλοι πεζόδρομοι ήταν η Διονύσιου Αρεοπαγίτου και η Ερμού. Έγινε και η Αθηνάς αλλά όχι από το Δήμο.
Το 1991 είχαμε δήμαρχο Αθηναίων τον Τρίτη. Ήταν όραμα του Τρίτση να ενωθούν οι αρχαιολογικοί χώροι, να φύγουν τα λεωφορεία και να περικυκλώνει το κέντρο το δίκτυο του τραμ. Ο Δήμος είχε ανακηρύξει προσφορές για εκπόνηση μελέτης του τραμ της Αθήνας. Δόθηκε σε κάτι κολοσσούς εταιρείες τότε η κατασκευή του τραμ. chief manager ήταν ο κ. Jacques Bousserol...αυτή η κοινοπραξία πήρε την πρώτη φάση της μελέτης. Δεν προχώρησε όμως το έργο. Έμεινε στην προμελέτη. Εκείνη την εποχή ένα τόσο μεγάλο έργο θα έβγαινε ανταγωνιστικά με το Υπουργείο.

Ωστόσο θέλω να σου πω κάτι πάνω σε αυτό. Ακριβώς επειδή το πρόβλημα όλο ήταν ο ανταγωνισμός ανάμεσα στο αυτοκίνητο και στον πεζό, και στην ιστορία του τραμ...φάνηκε ο ανταγωνισμός ανάμεσα στο ΙΧ και στα μαζικά μέσα μεταφοράς. Ανταγωνισμός ανάμεσα στην εκπομπή ρύπων και στη μη εκπομπή ρύπων..το τραμ τότε είχε σχεδιαστεί ως επέκταση πεζοδρομίου! Ήταν δηλαδή πιο κοντά στον πεζό από ότι στα άλλα οχήματα. Είναι πολύ σημαντικό αυτό. Ήταν στο ύψος του πεζοδρομίου δηλαδή [σκιτσάρει] και ήταν κολλητά στο πεζοδρόμιο. Αυτό δεν είναι θέμα λεπτομέρειας, είναι θέμα άποψης! Αυτή είναι και η διαφορά. Αυτό προϋποθέτει και άλλα πράγματα, ότι όταν λες ότι ανεβαίνεις στο τραμ στην ουσία δεν ανεβαίνεις, απλά συνεχίζεις την πορεία σου..δεν υπάρχει σκαλοπάτι. Αυτοί που είχαν όραμα για την Αθήνα, κοιτούσαν πάντα τον πεζό, αυτός ήταν ο στόχος τους. Και όμως πάντα υπήρχε η κριτική ότι διώχνεις το αυτοκίνητο! Ναι! αλλά δίνω χώρο στον πεζό. Τα καινούργια τραμ είναι προέκταση του πεζοδρομίου, προέκταση του βαδίσματος σου!
Θα σου αναφέρω ένα άλλο πρόβλημα που υπάρχει τώρα με τα ποδήλατα. Τα ποδήλατα σύμφωνα με τη νομοθεσία θεωρούνται όχημα, και ας λέμε εμείς ότι είναι πιο κοντά στον πεζό.
Να σου πω κάτι πολύ άσχημο που συμβαίνει στην Ελλάδα και ίσως είναι η ρίζα πολλών κακών [σκιτσάρει]. Το φανάρι έρπανε να είναι πιο πριν από τη διάβαση πεζού και όχι μετά! Είναι ψυχολογικό το θέμα...και καταλαβαίνεις τι γίνεται. Αυτό είναι φοβερό. Βέβαια σε όλες τις πόλεις του κόσμου ισχύει ο διεθνής κανόνας ότι προτεραιότητα έχει πάντα ο πεζός και ότι πάντα ο πεζός έχει δίκιο, μόνο εκτός αν αποδειχτεί ότι ήθελε να αυτοκτονήσει.

Περπατάς άλλες φορές σκοντάφτεις πάνω σε μια πλάκα, πέφτεις και σπας το χέρι σου και κάνεις μήνυση κατά του δήμου Αθηναίων. Λέει ο Δήμος, πάει στο δικαστήριο λέει δε φταίω εγώ φταίει ο παρόδιος ιδιοκτήτης που έπρεπε να είχε συντηρήσει το πεζοδρόμιο. Γυρίζει ο δικαστής και λέει ότι ορθώς τα λέτε άλλα από την άλλη όμως ο Δήμος οφείλει να εποπτεύει την καλή κατάσταση των πεζοδρόμιων και να έχει στείλει σημείωμα επισκευής στον κάτοικο! Ένας φαύλος κύκλος! ο δικαστής καταλήγει ότι πρέπει ο δήμος να τα φτιάχνει και να τα χρεώνει στο δημότη. Έχουμε βρεθεί σε αυτό το αδιέξοδο! Παλιότερα υπήρχαν επόπτες. Μην ξεχνάμε οτι λεγόμασταν οδοποιία, είναι ένα θέμα που αφόρα αυτοκίνητα και πεζούς και αυτά τα δυο παλιά δεν ήταν σε τέτοιο μεγάλο ανταγωνισμό.
Τα πεζοδρόμια της Σταδίου τα κάναμε μαζί με το Γιώργο Νεοφύτου το ‘93 ‘92 εκεί κάπου. Έγινε ανακατασκευή τοποθετήσαμε για πρώτη φορά αυτού του είδους τις πλάκες. Στη μόδα ήταν το μάρμαρο. Εκεί στο Υπουργείο το Εξωτερικών έχει όλο μάρμαρο στο πεζοδρόμιο. Τότε ήταν πολύ καλές εποχές! Ο τότε δήμαρχος, ήταν ανάμεσα σε τρεις βάρκες, όταν πέθανε ο Τρίτσης ανέλαβε ο Κουρής που ήταν κοινής αποδοχής...ένας από τους πιο επιτυχημένους δημάρχους του Δήμου Αθηναίων. Τελικά βάδισε ο Κουρής με τις Υπηρεσίες. Άφησε το Δήμο Αθηναίων με πλεόνασμα. Έφταιξε ιατρεία, διατηρητέα, αντιμετώπισε το θέμα της ανομβρίας!

Στο θέμα της ανομβρίας, αρχίσαμε και συλλέγαμε νερό στους πεζόδρομους. Ότι πηγάδια υπήρχαν παλιά στις οικοδομές, είχαμε καύσωνες είχαμε λειψυδρίες και έτσι όπου μπορούσαμε μαζεύαμε νερό. Κάτω από τους πεζοδρόμους, βάζαμε μια δεξαμενή, μαζεύαμε τα όμβρια και ποτίζαμε τον ίδιο τον πεζόδρομο. Μαζεύαμε το νερό από τα υπόγεια, το βγάζαμε στην επιφάνεια και ερχόταν βυτιοφόρο της διεύθυνσης κακοτεχνίας και πράσινου, το έπαιρνε και πότιζε άλλα. Είχε ακριβύνει πάρα πολύ το νερό της Ε.Υ.Δ.Α.Π. σε κάθε πεζόδρομο μασβάζαν ειδικούς μετρητές και λέγαν τότε, σιγά δεν έχουμε νερό για τον κόσμο θα έχουμε νερό για τα φυτά…
Έχω κάνει σε έναν πεζόδρομο ένα βρυσάκι..και έτρεχε λίγο νεράκι και μαζευόντουσαν όλα τα περιστέρια της γειτονιάς! αυτοσχεδιάζαμε σε κάθε πεζόδρομο. Καλό η κακό για την πόλη δεν ξέρεις άλλα για την τοπική κλίμακα ήταν καλό. Έδειχναν αγάπη, έναν σεβασμό, εγώ προσωπικά δεν είχα συναντήσει μεγάλες φασαρίες. Μόνο εδώ στην Κοτοπούλη τότε που ξηλώναμε την άσφαλτο είχαμε μεγάλες αντιδράσεις. Εγώ τους έλεγα ότι θα με ευγνωμονείτε. Δυο χρόνια μετά έρχεται ένας και μου λέει κυρία μου όποτε θέλετε ελάτε, θα φάτε δωρεάν στο μαγαζί μου.

Πριν το 2000 ήταν η χρυσή εποχή των πεζοδρόμων. Κανένας από το βαρύ πυροβολικό του υπουργείου, αρχιτέκτονες κλπ δεν αναγνώρισε τη στελέχωση του Δήμου, μας θεωρούσαν υποδεέστερους. Είχαμε μια ομάδα που ήμασταν αχτύπητοι [γέλια]...είχε γίνει και μια έκθεση κάποτε στη Γαλλία νομίζω..και του είχαμε δώσει ένα σωρό σχέδια του δήμαρχου τότε, επί Αβραμόπουλου αυτό 92 η 93. Εγώ μόνο έχω κάνει 110 πεζόδρομος, στην πλειοψηφία τους μήκος ενός οικοδομικού τετραγώνου και πιο σπάνια δυο και ακόμα πιο σπάνια τρία. Αυτό ήταν το χαρακτηριστικό των πεζοδρόμων, το οποίο δεν άρεσε ότι ήταν διασκορπισμένοι και πολλοί μικροί...άρεσε όμως σε μερικούς ανθρώπους, στους κατοίκους. Αμφισβητήθηκε πολύ αυτό το έργο.
Όλοι τότε το 86, ήμασταν σε αυτή την ηλικία... ήμασταν 30 και μιλάγαμε για αναπαραστάσεις, ιστορικούς τόπους κλπ. Ήταν πρωτοποριακή αυτή η έκθεση και εκείνη την εποχή ήταν σημαντικό οι υπηρεσίες είχαν νέους ανθρώπους...αυτή η έκθεση δυστυχώς χάθηκε...έπρεπε να σπάσουμε ένα κατεστημένο..μια ομαδούλα νέων ήμασταν.
Ο Τρίτσης είχε ξεκινήσει μια ιστορία μήπως κάνει σε κάθε δρόμο από κάτω, υπόγειο χώρο στάθμευσης και από πάνω πεζόδρομο όμως ήταν πολύ ακριβό ε μετά τώρα ήρθε η κρίση και δεν έχουμε λεφτά. Και τότε με το δακτύλιο, που έλεγχε την είσοδο των αυτοκίνητων στο κέντρο ήταν πρωτοπορία για την Ελλάδα ο δακτύλιος στο κέντρο..μετά βέβαια οι άνθρωποι αντί για ένα αυτοκίνητο παίρνανε δυο για να κυκλοφορούν όλες τις μέρες.
Το ζήτημα όμως δεν είναι ούτε στο νέφος, είναι στο κομφόρ..σε αυτή την έννοια..όσο και να θες να φτιάξεις τραμ και πεζόδρομο δεν θα έχεις ποτέ τη θεσάρα σου να πηγαίνεις καθιστός..πρέπει να πείσεις τον Έλληνα ότι

είναι υγεία να βαδίζει, δεν είναι κόπος και ούτε κατώτερο..και ότι πρέπει να μάθει να ζει με άλλους ότι δεν είναι μονός του...είναι μια βαθύτερη νοοτροπία. οι Έλληνες ένια μέσα στα σπίτια τους δε ζουν το κοινόχρηστο χώρο.
Υπάρχει ένα πράγμα στην πολιτική! πώς θα δείξεις ότι έκανες έργο..όλοι τότε θελαν πράσινο, πώς θα δείξεις ότι έβαλες πολύ πράσινο, όχι με τα δέντρα γιατί αργούν να μεγαλώσουν και να φανεί η διάφορα αλλά με τις ζαρντινιέρες, με το χαμηλό πράσινο..είχαμε και τέτοιες εντολές. Η Αθήνα πρασινίζει πολιτικά με χαμηλό πράσινο [γέλια]
Τι παρατήρησα ; ότι ο άνθρωπος βαδίζει τη συντομότερη διαδρομή. Η διαγώνιος, είναι προτιμητέα [σκιτσάρει]. Καθόμουν παρατηρούσα έβλεπα τις πορείες, τις έκανα περάσματα και όλα τα υπόλοιπα τα γέμιζα πράσινο. Το θέμα είναι τι θέλεις να ενώσεις, πχ στην πλατειά δικαστηρίων όταν είχε φτιάχτεί δε πέρναγε κανένας, κανένας δεν κάθεται, πρέπει να κατέβει να ανεβεί τα σκαλιά κλπ. αν είχε διασπάσει την πλατειά, δε θα ήταν πλατειά θα ήταν πέρασμα. Έχουν διαφορά οι δύο λέξεις.
Στην Ομόνοια το ίδιο, στο μέσο της κάθεσαι και νιώθεις πασάς, έχω καθίσει πολλές ώρες και το έχω δοκιμάσει..όταν ήταν το σιντριβάνι η ζωή στις παριές ήταν πολύ πιο έντονη..ο Ιωάννου έγραφε ότι η Ομόνοια είναι μια λίμνη στην όποια εκβάλουν χιλιάδες ποταμοί. Μου έκανε τρομερή εντύπωση που παρότι έφυγε ο Μπακάκος το φαρμακείο, ο κόσμος εκεί βρίσκεται πάλι. Τώρα δεν έχουμε την αίσθηση ότι εκβάλουν χιλιάδες ποταμοί...το ωραίο είναι να βλέπεις την πόλη πέρα από εσένα, σαν οθόνη, βλέπεις και την ακρόπολη και την Αθηνάς σε αυτό τον πάγκο στην μέση της Ομονοίας.
Όταν ήμουν μικρή με έφερνε ο πατέρας μου στην Αθήνα, τρελαινόμουν με το πέρασμα στην Αθήνα, μου άρεσε! με αυτό το σιντριβάνι. και είχε και φωτεινές επιγραφές, Ακόμα και σε μεγάλους χώρους, σε χώρους μαζώξεων, τα περάσματα, οι δρόμοι έχουν σημασία. δίνουν το tempo κατά μια έννοια, αλλά δεν παύουν να είναι δρόμοι. Στη Νέα Υόρκη, μου άρεσε πάρα πολύ, είχα μια αίσθηση ελευθερίας δεν την έχω ξανανιώσει σε καμιά άλλη πόλη..μου αρέσουν οι δρόμοι που δεν έχουν τέλος, ή όταν έχουν ένα τέλος να έχουν ένα αιώνιο σύμβουλο όπως η Ακρόπολη. Και γι'αυτό είναι καλή η Ομόνοια, βλέπεις την Πειραιώς, βλέπεις ένα τεράστιο παρελθόν. Στο Παρίσι πάλι έχεις την αίσθηση ότι είναι η πόλη με τα εκατό χωριά.
Να, αυτά είχα να σου πω νομίζω για τους δρόμους.

Entretien avec Elsa Tsekoura (Association « Pezh », sur les droits des piétons à Athènes)
10.04.2012 , 13΄00 p.m
Durée : 0:45:16

-Ποια είναι η επαγγελματική σας δραστηριότητα; πως δημιουργήσατε την πρωτοβουλία κατοίκων ΠΕΖΗ;
Τώρα είμαι συνταξιούχος, ιδιωτική υπάλληλος ήμουν αλλά ήταν το εξής, περπατούσα και έμενα στο κέντρο πάντα, οπότε αυτό με εμπόδιζε να περπατήσω..ήταν από ενδιαφέρον που ξεκίνησα αυτό με την ΠΕΖΗ.

-Από ποια εποχή και μετά πιστεύετε ότι κάτι άλλαξε στο σχεδιασμό προς όφελος του πεζού;
Ε, από τον Αντώνη Τρίτση και μετά πιστεύω...ο μόνος που είχε κάποιο όραμα από όλους όσους πέρασαν.
-Η ποιότητα στο περπάτημα είναι καλύτερη σήμερα σε σχέση με το παρελθόν;
Ο πεζός στις αρχές του 20ού ήταν θαύμα, προχωρούσαν άνετα καταρχήν, καθώς δεν υπήρχαν εμπόδια. Δεν υπήρχε λόγος για πεζοδρόμιο και το 60 ακόμα ήταν καλύτερα από σήμερα, ούτε μοτοσικλέτες καθόλου, οι μοτοσικλέτες είναι μεγάλο πρόβλημα τώρα, μεγάλο.

-Μπορεί να υπάρξει ισορροπία μεταξύ αυτοκινήτου- πεζού;
Κοιτάξτε, πιο εύκολο το βρίσκω να υπάρξει ισορροπία μεταξύ αυτοκινήτου-πεζού παρά μεταξύ μοτοσικλέτας-πεζού, καθώς η τελευταία τον ανταγωνίζεται εμφανώς και μπορεί να πάει και στα πεζοδρόμια και στους δρόμους και παντού.

-Τι θα περιμένατε από μια ολοκληρωμένη πολιτική για τον πεζό;
Κοιτάξτε ο τρόπος που σχεδιάζετε ο δημόσιος χώρος κατά τη γνώμη μου δεν αρκεί αν δεν εφαρμόζεται ο Κ.Ο.Κ [Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας] και αν δεν υπάρχει ο έλεγχος της αστυνομίας. Γίνονται σχεδιασμοί, γίνονται αλλά δεν υπάρχει εφαρμογή του νόμου, δεν υπάρχει αστυνόμευση..αυτό είναι το βασικό.

- Ποιες περιοχές πιστεύετε ότι είναι φιλικές για περπάτημα;
Εδώ στη Διονυσίου Αρεοπαγίτου μέχρι το Θησείο, έλκει πραγματικά τους πεζούς, ιδίως το Σαββατοκύριακο και κυρίως το καλοκαίρι είναι γεμάτο κόσμο, αλλά ανάμεσα σε αυτούς πάλι. Ακόμα και σε αυτόν τον δρόμο υπάρχουν και αυτοκίνητα και μοτοσικλέτες, ε βέβαια, έχουμε πάει εμείς με πανό και έχουμε σταματήσει αυτοκίνητα και μοτοσικλέτες...τώρα τελευταία ο Δήμος έχει βάλει κάποια κιγκλιδώματα στην αρχή και

ορισμένες ώρες της ημέρας έχει βάλει αστυνομία η οποία κάθεται εκεί και εμποδίζει τους παράνομους αλλά μπορεί εκεί να έχει την αστυνομία και από την άλλη να περνάνε...και πάλι υπάρχει το εξής ιδιόρρυθμο: η αστυνομία δε δικαιούται να βάλει κλίση σε αυτόν που κινείται με τη μοτοσικλέτα την ώρα που κινείται, αυτό είναι αλλόκοτο!

-Ποιες περιοχές πιστεύετε ότι 'απωθούν' τον πεζό;
Σε όλο το ιστορικό κέντρο τελικά ο πεζός απωθείται...τρία πράγματα υπάρχουν για μένα: τα παρανόμως παρκαρισμένα αυτοκίνητα, οι μοτοσικλέτες που κινούνται πάνω στα πεζοδρόμια και η επέκταση στους δρόμους των τραπεζοκαθισμάτων, είναι πάρα πολλά τα τραπεζοκαθίσματα όπως και εδώ περπατώντας στη Βύρωνος για να ανέβεις επάνω προς στην Πλάκα, έχουν καταλάβει όλο το πεζοδρόμιο. Δεν υπάρχει περίπτωση να περπατήσεις στο πεζοδρόμιο, τελείωσε! και αυτό για μένα είναι πάρα πολύ μεγάλο πρόβλημα, αλλά αυτό είναι αρμοδιότητα του Δήμου καθαρά, γιατί παίρνει λεφτά ο Δήμος από αυτούς για αυτό, νοικιάζουν το δημόσιο χώρο για να βάλουν τραπεζοκαθίσματα, λογικό είναι.

-Πως βλέπετε τη σχέση των Μ.Μ.Μ. και του περπατήματος;
Το μετρό μας έχει σώσει. Το μετρό είναι μεγάλη ιστορία, όπου υπάρχει μετρό δεν χρειάζεται να πάρεις άλλο μέσο, και επιπλέον όλα τα Μ.Μ.Μ..αρκεί να είναι συχνά δηλαδή σε τακτά χρονικά διαστήματα, αν χρησιμοποιούνται σωστά τα Μ.Μ.Μ. κανονικά θα πρέπει να απαγορέψουν την είσοδο σε αμάξια και σε μοτοσικλέτες μέσα στο κέντρο...αλλά φτάνει να λειτουργεί το σύστημα, βέβαια το μετρό υπάρχει αλλά θα πρέπει να βοηθάνε και τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ...πας και παραπέρα δεν μένουν όλοι στο κέντρο...εξαρτάται πάρα πολύ από τα Μ.Μ.Μ το περπάτημα.

-Υπάρχουν κέντρα πόλεων στο εξωτερικό που θεωρείται παραδειγματικά ως προς το σχεδιασμό για τον πεζό;
Ε βεβαία όλες οι πόλεις σχεδόν [γέλια]
Κατά τη γνώμη μου η Κοπεγχάγη είναι για τον πεζό είναι υπόδειγμα ή το Μιλάνο...οι περισσότερες πόλεις θεωρώ.
-Ποια στοιχεία μπορούν να κάνουν επιτυχημένο έναν πεζόδρομο;
Να υπάρχουν παγκάκια, να υπάρχουν χώροι που να μπορείς να καθίσει ένας άνθρωπος να συζητήσει.

-Ποια τα κύρια προβλήματα των πεζοδρόμων της Αθήνας;
Ποια είναι; Μα είναι κατειλημμένοι βέβαια! και βασικά από μοτοσικλέτες...αυτό είναι το νούμερο ένα!...ήθελαν να κάνουν την Πανεπιστημίου πεζόδρομο...εμείς είχαμε μια ένσταση σε αυτό...ναι να την κάνετε εφόσον διασφαλίζετε ότι θα λειτουργεί σαν πεζόδρομος...αλλιώς μην την κάνετε..μάλλον θα ταλαιπωρείτε ο άνθρωπος.

-Απευθύνεται ο δημόσιος χώρος του ιστορικού κέντρου πιο πολύ στον πεζό-τουρίστα ή στον πεζό-κάτοικο θεωρείτε;
Όχι ίδιο είναι για όλους...ας πούμε εγώ θέλω να πάω στη δουλειά μου με τα πόδια, η κόρη μου έρχεται με τα πόδια από το Σύνταγμα...ε δεν μπορεί να περπατήσει..υπάρχουν ένα σωρό εμπόδια. Άλλο βασικό πρόβλημα...βλέπετε αναπηρικά καροτσάκια η ηλικιωμένους; η μόνη πόλη που δεν έχει, δεν κυκλοφορούν γιατί δεν μπορούν να κυκλοφορήσουν ή ηλικιωμένοι άνθρωποι με μαγκούρες που θέλουν να περπατήσουν έξω από το σπίτι τους και δεν μπορούν ή οι μαμάδες με τα καροτσάκια που δεν μπορούν να περάσουν ανάμεσα από τα αυτοκίνητα στα πεζοδρόμια ή που φοβούνται ότι θα περάσει η μοτοσικλέτα και θα τους πατήσει, αυτά είναι τραγικά και είναι πάρα πολύ έντονα. όλα αυτά...ένας άνθρωπος με δυσκολία στο περπάτημα, απλά δεν μπορεί στην Αθήνα να περπατήσει!

-Ποια η γνώμη σας για τα έργα της Ε.Α.Χ.Α.;
Σύμφωνοι είμαστε με τα έργα αλλά και πάλι υπάρχει το ίδιο πρόβλημα....ότι δεν τα ελέγχουν... εμποδίζονται, επιμένω στη λειτουργία τους, καταπατιούνται από μοτοσυκλέτες και παράνομη στάθμευση.

-Ποιοι πιστεύετε οτι πρέπει να έχουν λόγο στο σχεδιασμό του δημόσιου χώρου για τον πεζό;
Ε, όλοι..πρέπει να έχουν λόγο...έρχονται και μας βρίσκουν άνθρωποι με καταστήματα και μας λένε ότι κάντε κάτι να μην περνάνε μοτοσικλέτες από τους πεζόδρομους...και ως προς η τροφοδοσία τους αυτή δεν τηρείται καθώς υποτίθεται ότι είναι το πρωί μέχρι τις 10.00 και έρχονται στις 12.00 και 13.00...δεν τηρείται κανένας νόμος.

-Θα προτιμούσατε έναν αμιγή πεζόδρομο ή μια μεικτή χρήση δρόμου τύπου shared space για το κέντρο της Αθήνας;
Όχι, γιατί εργαζόμουν σε Δανούς και έλεγα γιατί εκεί οι άνθρωποι καταφέρνουν και κρατάνε έτσι τους πεζοδρόμους τους; πως στην Κοπεγχάγη στη Βιέννη δεν περνάει τίποτα..όχι εδώ σε εμάς όχι, πιστεύω ο αμιγής πεζόδρομος είναι η μόνη λύση, δεν έχουμε την κουλτούρα για κάτι άλλο.

-Ποια είναι η γνώμη σας για τη συνολική πεζοδρόμηση των γειτονιών; Τι θα σχολιάζατε για το παράδειγμα της Πλάκας;
Στην Πλάκα δεν είναι ο απόλυτος πεζόδρομος, από παντού διευκολύνεσαι να περάσεις.

-Πως θα χαρακτηρίζατε το ιδανικό πεζοδρόμιο;
Πρέπει να έχει ορισμένο πλάτος, είναι θέμα πλάτους και να είναι μόνο για πεζούς.
Τα κολονάκια από την άλλη δεν είναι σωστό και δεν είναι ωραίο που μπαίνουν, αλλά εφόσον είσαι στην Ελλάδα, ο άλλος θα ανεβεί αμέσως στο πεζοδρόμιο να παρκάρει, επομένως καλά κάνουν και τα βάζουν.

-Πως προστατεύεται ο πεζός νομικά;
Υπάρχουν σωστοί νόμοι οι οποίοι δεν τηρούνται όμως είναι στο Κ.Ο.Κ, ναι, οι νόμοι είναι σωστοί αλλά δεν τηρούνται και τα πρόστιμα είναι κατά τη γνώμη μας πολύ μικρά και ο άλλος δεν τον νοιάζει και πληρώνει, πως θα στηρίξουν το αυτοκίνητο είναι εδώ η νοοτροπία.

-Τι πιστεύετε για το περπάτημα στο εμπορικό τρίγωνο που έχει στενά δρομάκια και μικρά πεζοδρόμια;
Είναι βασικό ο άνθρωπος να νιώθει ελεύθερος να περπατήσει και να μη φοβάται την επέλαση των μηχανοκίνητων.
-Μια διαδρομή πεζή που σας αρέσει; Στο κέντρο της πόλης για ποιο λόγο περπατάτε;
Για εμένα μια καταπληκτική διαδρομή που προτιμώ είναι η Διονυσίου Αρεοπαγίτη είναι καταπληκτική όταν τηρείται αλλά και κάτω, η Αιόλου και όλα αυτά.
Για ψυχαγωγία και βόλτα κατανάλωση περπατώ και πιστεύω αυτοί είναι οι βασικοί λόγοι για όλους.

-Πιστεύετε οτι το Ιστορικό Κέντρο έλκει τελικά το περπάτημα για λόγους αναψυχής;
Α όχι, καταλαβαίνω τι εννοείτε, όχι δεν θα μου άρεσε το ιστορικό κέντρο να μετατραπεί σε κάτι τέτοιο.

-Τι πιστεύετε για τις μελέτες πεζοδρόμησης των οδών Αθηνάς και Πανεπιστημίου;
Α, ναι είμαστε σύμφωνοι εφόσον τηρηθούν βέβαια, γιατί κοιτάξτε και η Αθηνάς και η Πανεπιστημίου έχουν μετρό κοντά και βολεύει να είναι πεζόδρομος αλλά από την άλλη μεριά αυτός που θα πάρει τη μοτοσικλέτα του και θέλει να πάει με τη μοτοσικλέτα του εκεί μπροστά πως θα τον εμποδίσεις αυτό είναι το θέμα.

-Για τις πλατείες Ομόνοιας, Σύνταγμα, Μοναστηράκι ποια είναι η γνώμη σας;
Κοιτάξτε υπάρχει η εξής δυσκολία για εμένα δεν υπάρχουν δέντρα να καθίσεις και μέσα στον ήλιο το καλοκαίρι είναι αδύνατο και στην Ομόνοια δεν υπάρχει ούτε ένα κάθισμα. Στο Σύνταγμα εντάξει αλλά στην Ομόνοια τίποτα, υπάρχει ένα κάθισμα κεντρικό ναι αλλά είναι άχρηστο δεν είναι για τον πεζό που κινείται να πάει στην Ομόνοια. Η Ομόνοια έχει γίνει χάλια. Πρώτον δεν έχει που να καθίσεις και δεύτερο δεν έχει κανένα δέντρο να καθίσεις από κάτω.

-Ποιος έχει ευθύνη κατά τη γνώμη σας;
Βασικά για εμένα έχει ευθύνη ο Υπουργός Εσωτερικών, αυτός που ασχολείται με τον έλεγχο τελικά της εφαρμογής των διατάξεων. Ο Δήμος εντάξει κάνει ορισμένα πράγματα αλλά τη μεγαλύτερη ευθύνη για μένα έχει αυτός που εφαρμόζει το νόμο.

-Πως διαμορφώνεται μια κουλτούρα σεβασμού προς τον πεζό;
Να αλλάξει η κουλτούρα που αισθάνεται ο πεζός ότι είναι ο τελευταίος τροχός της αμάξης. Το έχουμε προσπαθήσει..να πάμε στα σχολεία να κάνουμε μάθημα αλλά όταν προσπαθεί κάποιος να είναι εντάξει και οι άλλοι δεν είναι, όταν η ίδια αστυνομία δε σέβεται τον πεζό όταν το κράτος δεν τον σέβεται πως να αποκτήσει και αυτός κουλτούρα, κάνει και αυτός παραβάσεις, ή δεν πάει να περπατήσει.
Ένα παράδειγμα να σας πω περπατάω μια μέρα και έρχεται ένας μοτοσικλετιστής από πίσω και μου λέει "εγώ δε φεύγω εσύ να κάνεις πέρα"...δηλαδή τρελαίνεσαι, έχουν όλοι ευθύνη.

-Πως ξεκίνησε η πρωτοβουλία ΠΕΖΗ;
Οι πρώτοι που φτιάξανε την κίνηση ήταν αρχιτέκτονες πολεοδόμοι, μηχανικοί το 2004 λίγο πριν τους Ολυμπιακούς, από ανθρώπους που τους άρεσε να περπατάνε και ακόμη προσπαθούμε για πολλά πράγματα και όλοι μας υπόσχονται αλλά στην εφαρμογή τίποτα, όλοι εντάξει λένε αλλά στην εφαρμογή τίποτα.

-Πως οργανώνονται οι δράσεις σας;
Αποφασίζουμε και πάμε σε έναν πεζόδρομο και εμποδίζουμε εμείς με τα πανό να περάσει το αυτοκίνητο, είμαστε σε επαφή με ανάπηρους και μαμάδες, με τον κόσμο δηλαδή που υποφέρει από το πως εμποδίζεται το περπάτημα. Η Αιόλου π.χ. έχει καταντήσει να μην είναι μόνο πεζόδρομος, δηλαδή αφού το ξέρει η αστυνομία γιατί δεν πάει να κάνει έλεγχο; Και εμείς προσπαθούμε να κινητοποιήσουμε τα Μέσα και ενώ στην αρχή και αυτοί ασχολούνται μετά δεν ασχολούνται, τελικά όμως δυστυχώς μόνο από τα κανάλια μπορείς να περιμένεις και αυτοί να πιέσουν τους "πάνω".

-Με άλλες οργανώσεις συζητάτε;
Υπάρχει μια παγκόσμια οργάνωση που έχει την έδρα της στην Τσεχία στην οποία είμαστε και μέλος. Είχαμε στείλει στην ευρωπαϊκή ένωση ένα γράμμα που τους ρωτούσαμε γιατί δεν επεμβαίνετε αφού δίνετε τα λεφτά να κατασκευαστούν τα πεζοδρόμια ώστε να προτείνετε και τρόπους ελέγχου και φυσικά μας είχαν πει ότι αυτό είναι θέμα της κάθε χώρας. Βγήκε και η Νάνα Μούσχουρη και είπε κάτι...ότι είμαστε ανίκανοι και έχει γίνει σάλος...όλοι θύμωσαν με αυτήν..μονίμως φταίνε οι άλλοι..όχι εμείς..ε δεν μπορώ, εκνευρίζομαι.

-Ποιό είναι το όραμά σας μέσα στην πρωτοβουλία ΠΕΖΗ;
Τα βασικά. Το μόνο όραμα μας είναι να είναι τα πεζοδρόμια ελεύθερα, οι πεζόδρομοι και ας γίνουν αυτά τα βασικά και μετά βλέπουμε.

-Υπάρχει κατά τη γνώμη σας ένα δίκτυο πεζής κίνησης στο κέντρο;
Δεν υπάρχει αλλά πιστεύω ότι θα πετύχαινε.
-Για την οδό Ερμού, τι πιστεύετε;
Λοιπόν αυτό είναι γενικότερο με όλη την Αθήνα πια..εγώ ζω στην Αθήνα χρόνια και κάναμε νυχτερινή τσάρκα στις βιτρίνες, για να χαζέψουμε τις βιτρίνες με την ησυχία μας Σταδίου, Ερμού, Κολωνάκι, όπου είχε μαγαζιά ήταν όλες οι βιτρίνες φωτισμένες και πηγαίναμε να δούμε τι θα πάρουμε την επομένη, αλλά τώρα, όμως έτσι όπως έχει γίνει η κατάσταση δεν κυκλοφορούμε πουθενά. Εγώ από το Σύνταγμα το βράδυ για εδώ [Μακρυγιάννη] παίρνω ταξί, ενώ έρχομαι με τα πόδια την ημέρα, παλιότερα ήταν όλοι οι δρόμοι ζωντανοί, όπως και η Σταδίου η οποία έχει καταντήσει και αυτή χάλια.

- Πως θα σχολιάζατε την κατάσταση του δημόσιου χώρου σε κάποιες υποβαθμισμένες συνοικίες;
Εμείς είχαμε πάει στην οδό Λιοσίων μια φορά. Μια γυναίκα, ήταν αλλοδαπή, περπατούσαν στο πεζοδρόμιο μαζί με το εγγονάκι της και είχε ανέβει ένα αυτοκίνητο πάνω. Ε και κατεβαίνει αυτή αναγκαστικά στο δρόμο και έρχεται ένα φορτηγό, τους σκότωσε μαζί με το παιδί. ιστορία φοβερή! πήγαμε εκεί κάναμε πολλά, έγινε αυτό το τραγικό γεγονός και τι άλλαξε;

-Τι θεωρείται προβληματικό στα πεζοδρόμια;
Α το δάπεδο, έχουν βάλει αυτό το πράγμα στη μέση δεν μπορεί να περπατήσει άνθρωπος. Όταν έγιναν οι Ολυμπιακοί Αγώνες, κάποιος ανέλαβε και κάποιος πληρώθηκε, πήρε πολλά λεφτά και το έβαλε αυτό χωρίς να σκεφτεί ότι δεν μπορεί να περπατήσει άνθρωπος! για ποιο λόγο; για να πάρει λεφτά! κυρίως όταν το πεζοδρόμιο είναι στενό δεν μπορείς να περπατήσεις! έχετε δει τυφλό να περπατάει εκεί πάνω; δεν υπάρχει τυφλός να περπατάει πάνω εκεί. Πως να περάσει; Και η σήμανση βέβαια. Υπάρχει πολύς κόσμος που θέλει να περπατήσει πια, γιατί το κάνουν και για θέματα υγείας και θα ήταν πολύ ευχάριστο για όλους, και δεν το κάνουν γιατί δεν υπάρχουν οι χώροι.

-Τι μπορεί να γίνει τελικά για να βελτιωθεί η πεζή μετακίνηση;
Είναι και θέμα αγωγής, από το σπίτι σου δηλαδή...μια φορά λοιπόν περπατούσα μέσα από την Πλάκα, ανοίγει μια πόρτα αυτοκινήτου και φτύνει ο οδηγός δίπλα μου, του λέω "δε σε έχουν μάθει ότι δε φτύνουν;" "και ποιος να με μάθει;" μου λέει..Ε! αυτό είναι χαρακτηριστικό!...το ότι πρόκειται για μια κουλτούρα που δεν την έχει μάθει κανείς...και όταν το σπίτι όμως και το σχολείο δε σέβονται το άτομο, τότε και το άτομο δε θα σεβαστεί την κοινωνία συνύπαρξης. Δεν είμαστε «αστοί» με την έννοια ότι «αστοί» είναι οι άνθρωποι που ζουν στην πόλη. Εδώ δεν σέβονται οι άνθρωποι ο ένας τον άλλο...όταν στην πόλη της Αθήνας έχουν έρθει άνθρωποι του χωριού και έρχεσαι στην πόλη και δεν έχεις μάθει να ζεις με τις λογικές της πόλης. Είναι πάλι το ατομικό σου, αυτό νομίζω είναι το σημαντικό στην Ελλάδα. Μας παίρνουν τηλέφωνο από όλη τη χώρα για το τι να κάνουν, κυρίως με τις μοτοσικλέτες, έχουν όλοι πρόβλημα και καταρχήν σε κανένα μέρος του πολιτισμένου κόσμου η μοτοσικλέτα δεν είναι διαφορετική από το αυτοκίνητο. Είχα συζήτηση με κάποιον πολιτικό μια φορά και του λέω "με τις μοτοσικλέτες τι σκοπεύετε να κάνετε" και μου λέει "μα οι μοτοσικλέτες είναι για να διευκολύνουν τον κόσμο". Άκου απάντηση! Είναι η πρεσβεία της Ισπανίας εδώ πιο κάτω από το σπίτι μου, στην αρχή που ήρθανε δεν βάζανε κανένα αυτοκίνητο στο πεζοδρόμιο, τώρα τα βάζουν όλα, γιατί σου λένε, παρκάρουν όλοι και δεν θα το κάνω εγώ που είμαι και διπλωμάτης; Άλλαξαν δηλαδή και αυτοί συμπεριφορά βάση του περιβάλλοντος που ζούνε, όπως αλλάζουμε φυσικά και εμείς οι Έλληνες όταν πάμε στο εξωτερικό. Γιατί εκεί σεβόμαστε τους νόμους; εγώ δεν ακούω δυστυχώς κανέναν από τους πολιτικούς να μιλούν για αυτό, είναι βέβαια οι εποχές τέτοιες με πολλά άλλα προβλήματα αλλά και αυτό το θέμα του πεζού και του δημόσιου χώρου είναι μέσα σε αυτό το πλαίσιο καθώς είναι βασικό θέμα συμβίωσης σε μια πόλη.

Annexe 7 :
Cartes indiquant la division administrative de la municipalité d'Athènes en deux niveaux de quartiers (synoikies et geitonies)

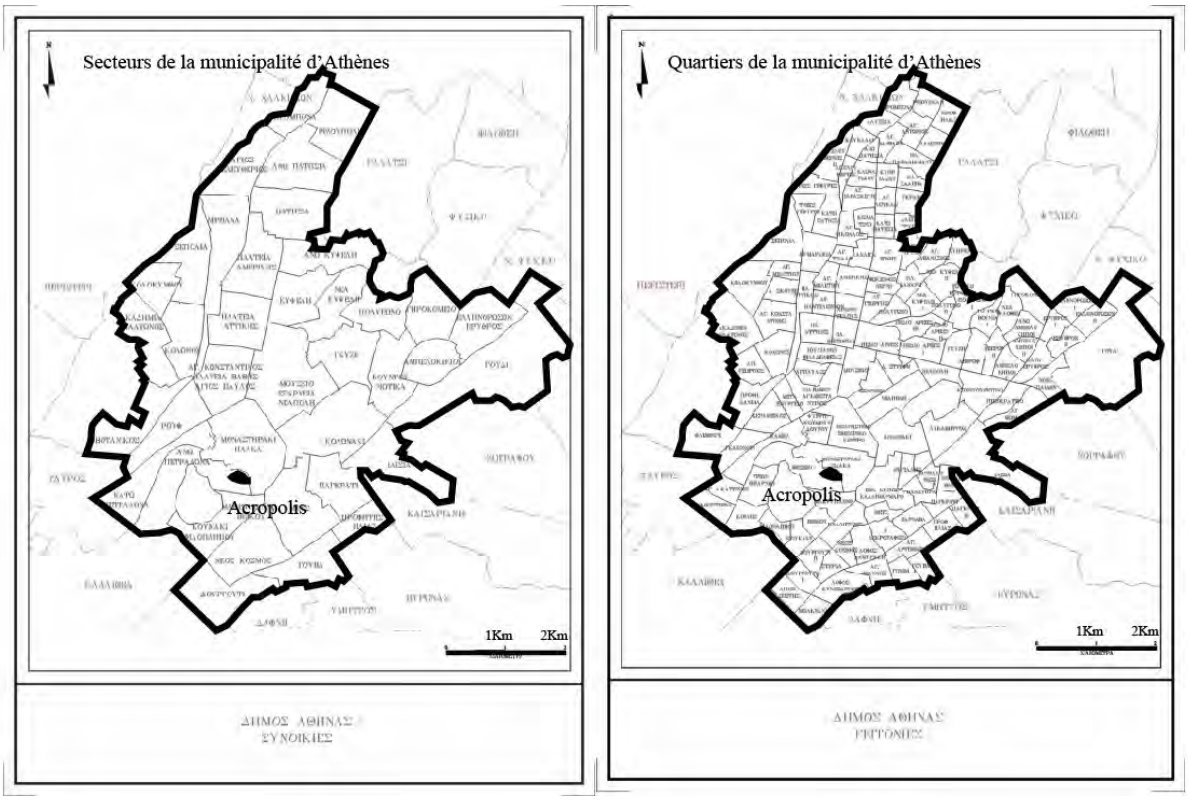


Figure 74 Cartes retirées aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes et retouchées par l'auteur

Annexe 8 :
Tableau indicatif de l'évolution démographique d'Athènes

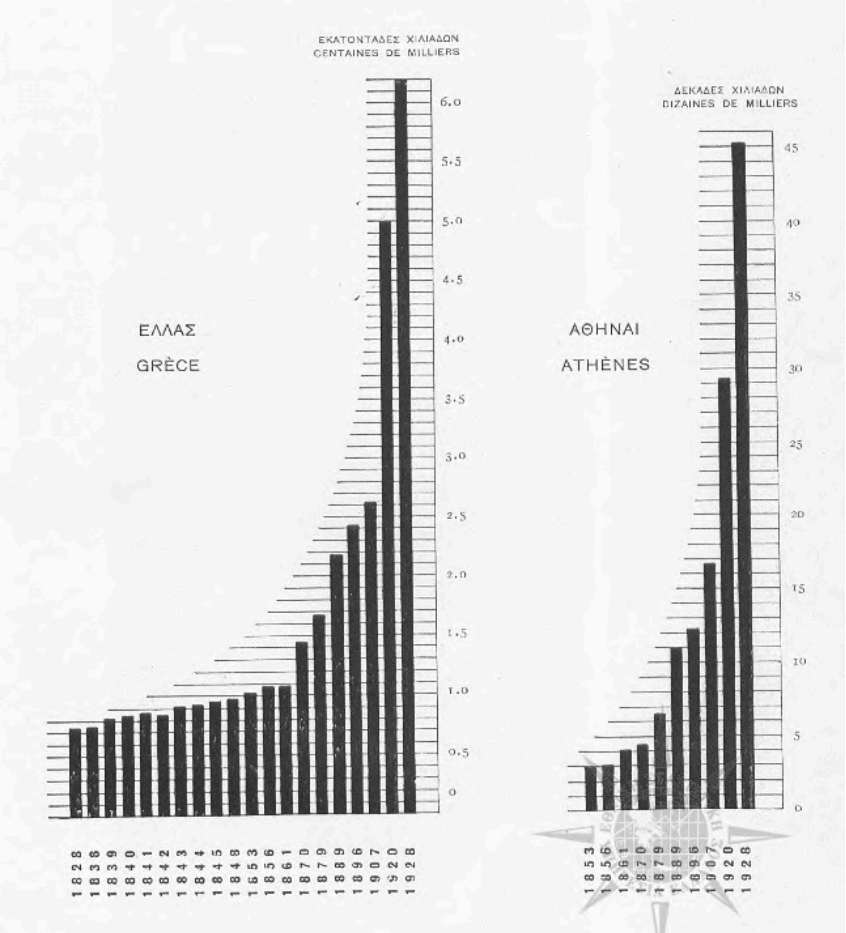


Figure 75 : Tableau extrait de l'ouvrage «Η πρωτεύουσά μας και το μέλλον της»

Annexe 9 :
Tableau résumant le nombre de voies piétonnes (par arrondissement) approuvées par la loi par rapport à celles qui ont été construites mais qui ne sont pas encore officielles (la procédure de qualification d'une voie piétonne sur le plan d'urbanisme de la Ville n'est pas complétée)

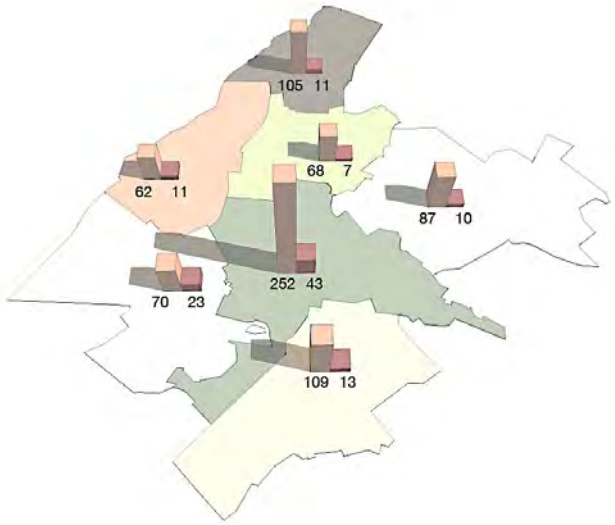


Figure 76 : Figure réalisée par l'auteur

Annexe 10 :
Extrait d'une fiche d'observation de la situation d'une voie avant que les services de la Ville procèdent à l'étude de sa piétonnisation

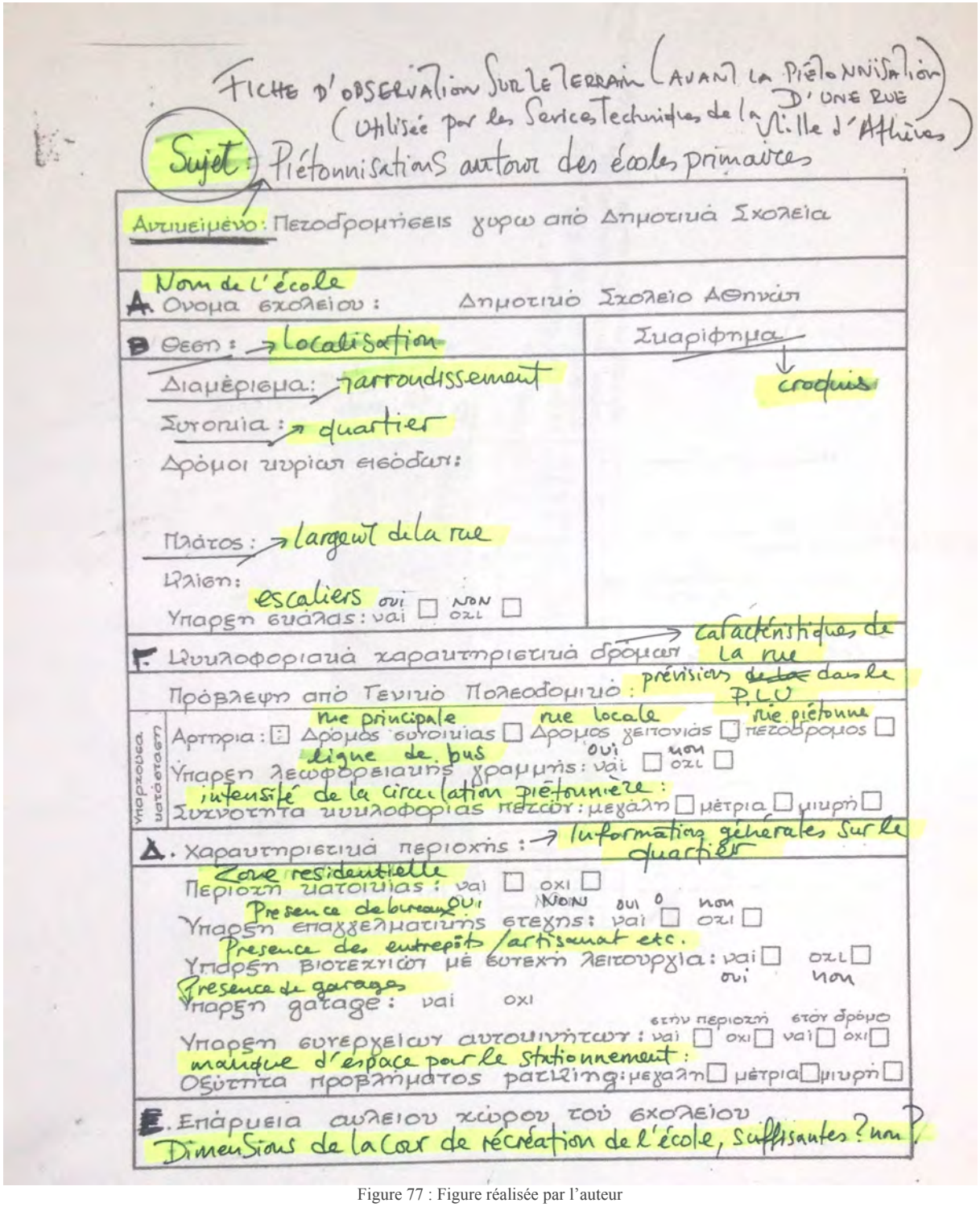


Figure 77 : Figure réalisée par l'auteur

Annexe 11 :
Schéma indicatif du rapport entre le temps et la distance parcourue à pied dans la trame urbaine du centre historique d'Athènes

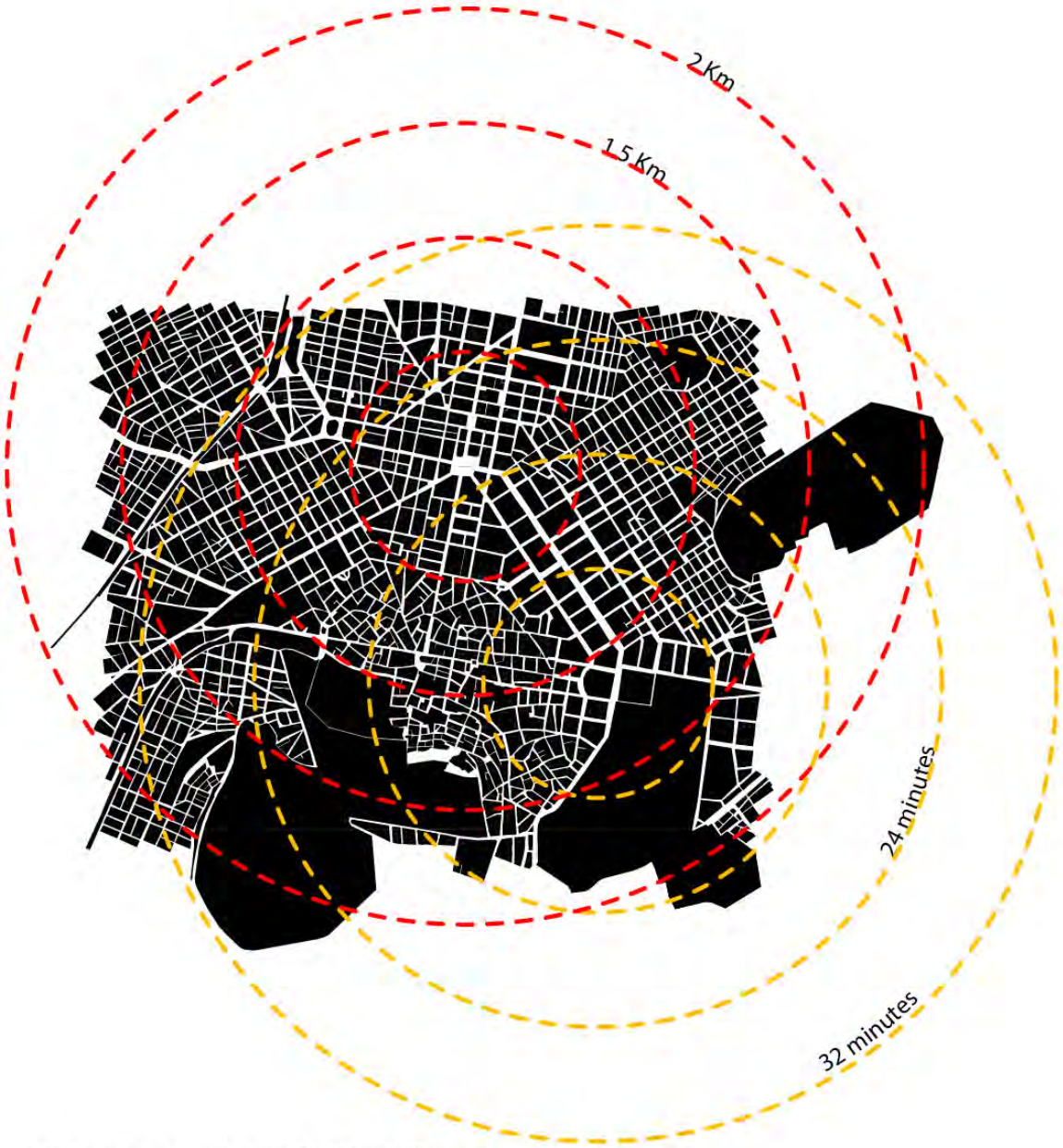


Figure 78 : Carte réalisée par l'auteur

Annexe 12 :
Étapes succesives de la procédure d'une piétonnisation

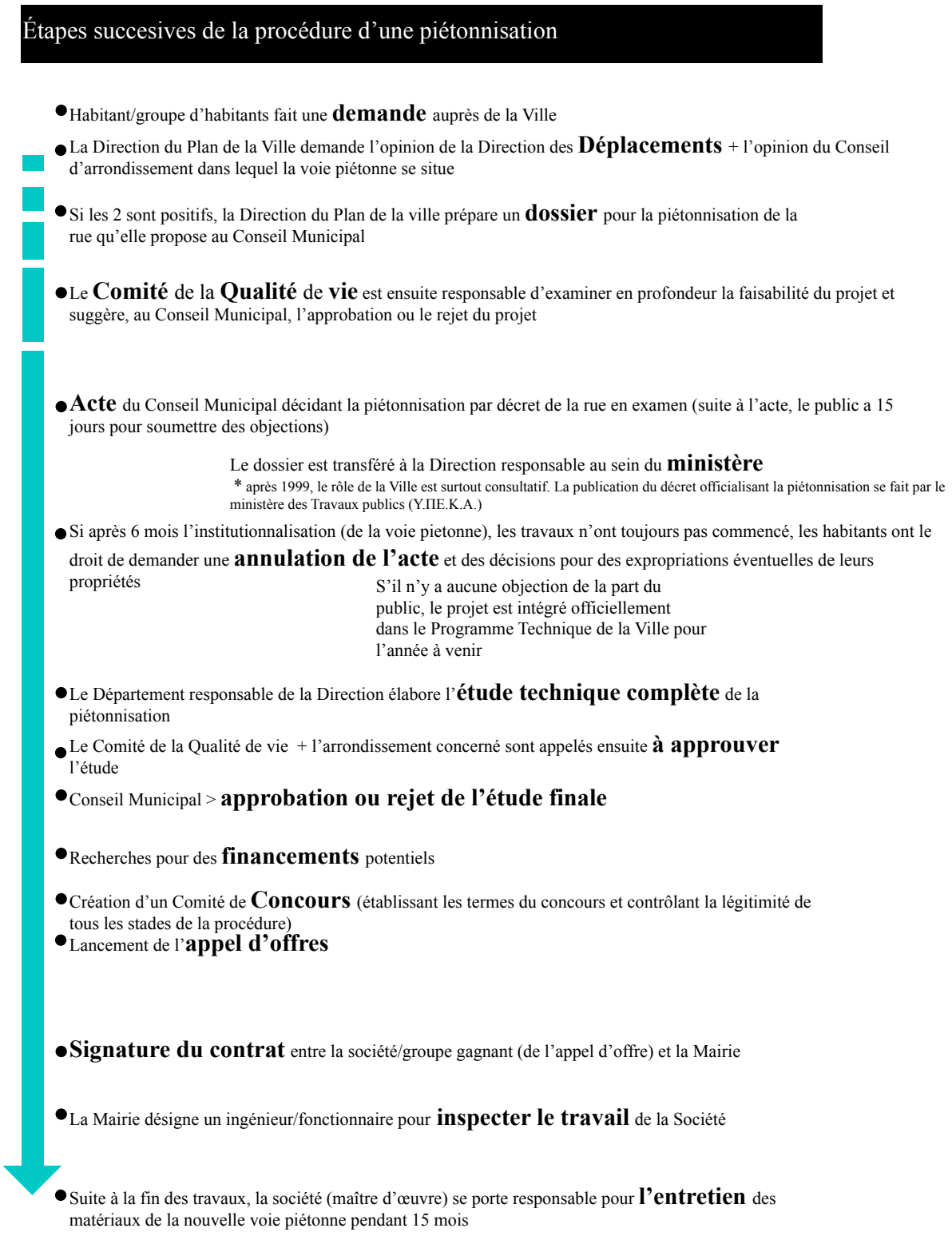


Figure 79 : Figure réalisée par l'auteur

Annexe 13 :
Les principales études et les principaux schémas directeurs réalisés ou proposés pour Athènes (schémas directeurs, plans d'ensemble)

1964-1977_« Villes dans des villes » (Υ.Δ.Ε.)

1972_« Schéma directeur de la capitale » (bureau Apostolos Doxiadis)

1963_« Étude des transports urbains » (bureau Wilbur Smith)

1960_« Notre capitale et son futur » (Υ.Δ.Ε.)

1979_« Capitale 2000 » (Υ.Χ.Ο.Π.)

1969_« Proposition pour un Schéma directeur » (Υ.Δ.Ε.)

1972_« Schéma directeur pour la capitale » (Ministère de la Coordination)

1994_« Αττική SOS »

1983_« Restructuration de la capitale » (Ville d'Athènes)

1975_« Proposition pour un Schéma directeur pour Athènes » (Υ.Δ.Ε.)

1946_« Proposition pour l'organisation territoriale de la capitale vers la plaine de Thriasio » (Kyprianos Mpiris)

1947_« Proposition pour l'organisation de la capitale » (Ministère de la Reconstruction)

1959_« Proposition pour un Schéma directeur » (Υ.Δ.Ε.)

1940_« Étude pour un Schéma directeur pour la capitale » (Patroklos Karantinos)

1988_« Proposition pour la mise à niveau du centre historique » (Ville d'Athènes)

Annexe 14 :
Tableau résumant la superficie des voies piétonnes réalisées par la Ville d'Athènes entre 1986 et 1990

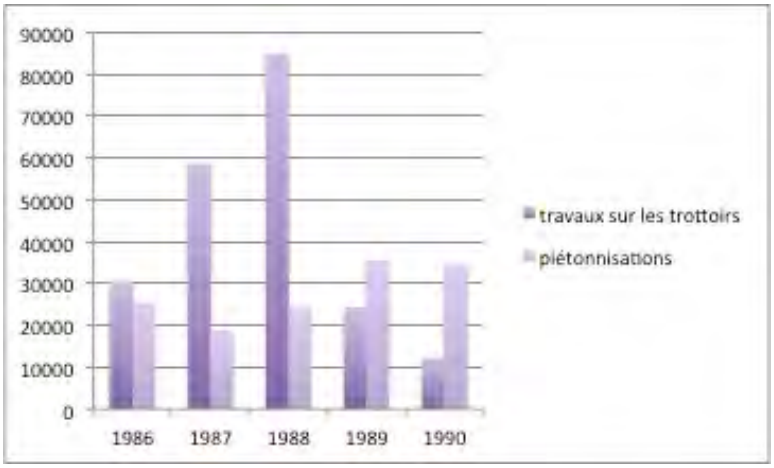


Figure 80 : Tableau réalisé par l'auteur d'après des données retirées aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes

Annexe 15 :
Tableau résumant la succession des maires à la Ville d'Athènes entre 1967 et aujourd'hui

Maires à la Ville d'Athènes	Période de mandat
RITSOS Dimitrios	18/12/1967 - 17/09/1974
DARAS Konstantinos	25/09/1974 - 1/06/1975
PAPATHEODOROU Giannis	1/06/1975 - 31/12/1978
MPEIS Dimitrios	1/01/1979 - 31/12/1982
MPEIS Dimitrios	1/01/1983 - 31/12/1986
EVERT Miltiadis	1/01/1987 - 14/5/1989
GIATRAKOS Nikolaos	15/05/1989 - 31/12/1990
TRITSIS Antonis	1/01/1991 - 7/04/1992
KOURIS Leonidas	22/04/1992 - 31/12/1994
AVRAMOPOULOS Dimitrios	1/01/1995 - 31/12/1998
AVRAMOPOULOs Dimitrios	1/01/1999 - 31/12/2002
MPAKOGIANNI Ntora	1/01/2003 - 14/02/2006
MPECHRAKIS Theodoros	24/02/2006 - 17/01/2007
KAKLAMANIS Nikitas	18/01/2007 - 31/12/2010
KAMINIS Giorgos	1/01/2011 -

Annexe 16 :
Extrait des journaux des années 90 critiquant l'étude proposée par le ministère Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. sur la piétonnisation de la rue commerciale Ermou

Απρογραμμάτιστη και βιαστική η πεζοδρόμηση Ερμού

ΠΙΣΤΩΣΗ ΧΡΟΝΟΥ ΖΗΤΟΥΝ ΟΙ ΕΜΠΟΡΟΙ
ΑΚΑΡΠΗ Η ΧΘΕΣΙΝΗ ΕΥΡΕΙΑ ΣΥΣΚΕΨΗ

Figure 81 : Extraits des journaux retirés aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes et retouchés par l'auteur

Annexe 17 :
Carte créée (par l'architecte Dimitris Pikionis) sur l'aménagement de la surface des sentiers dédiés aux piétons afin d'accéder à la colline de l'Acropole

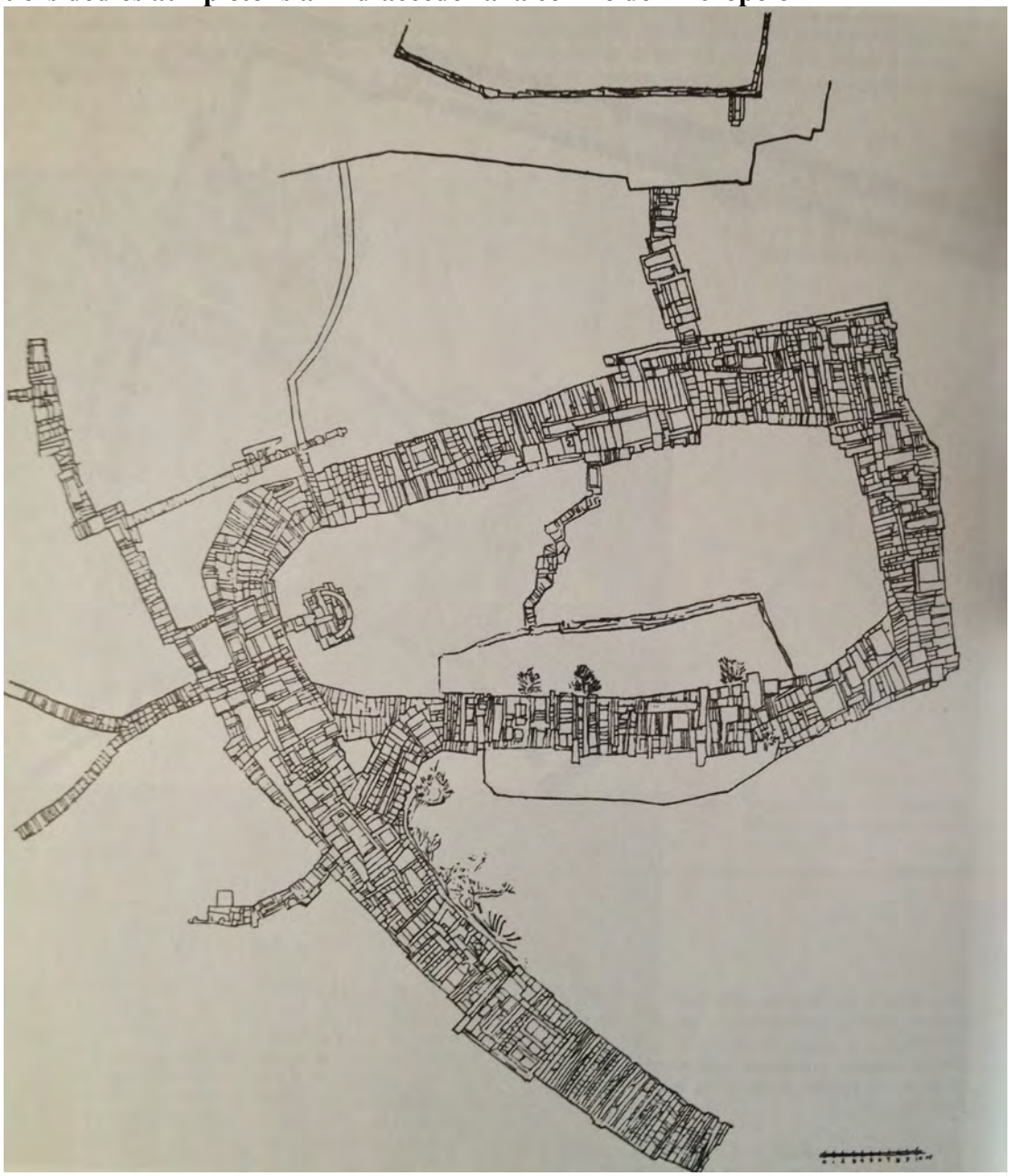


Figure 82 : Image retirée de l'archive personnelle de l'architecte Natasa Remoundou-Triantafylli

Annexe 18 :
Paysage de la rue Panepistimiou dans les années 80

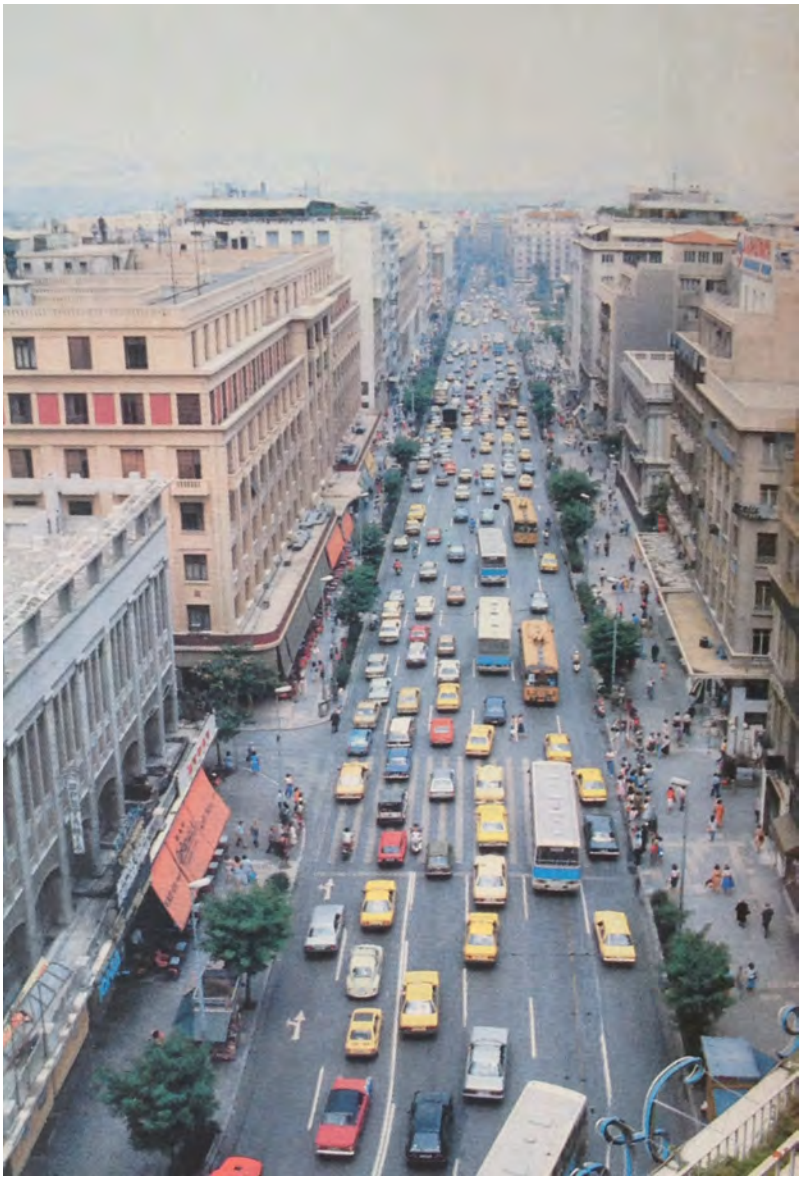


Figure 83 : Photo retirée à l'archive personnelle de l'architecte Stratis Koulis

Annexe 19 :
Page de couverture du rapport publié par le ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Habitat et de l'Environnement (Υ.Χ.ΟΠ.) en 1983 proposant les lignes directrices du nouveau Schéma directeur de la capitale

Figure 84 : Image retirée aux Archives de la Direction du Plan de la Ville de la municipalité d'Athènes et retouché par l'auteur

Annexe 20 :
Étapes principales et calendrier d'un projet de piétonnisation

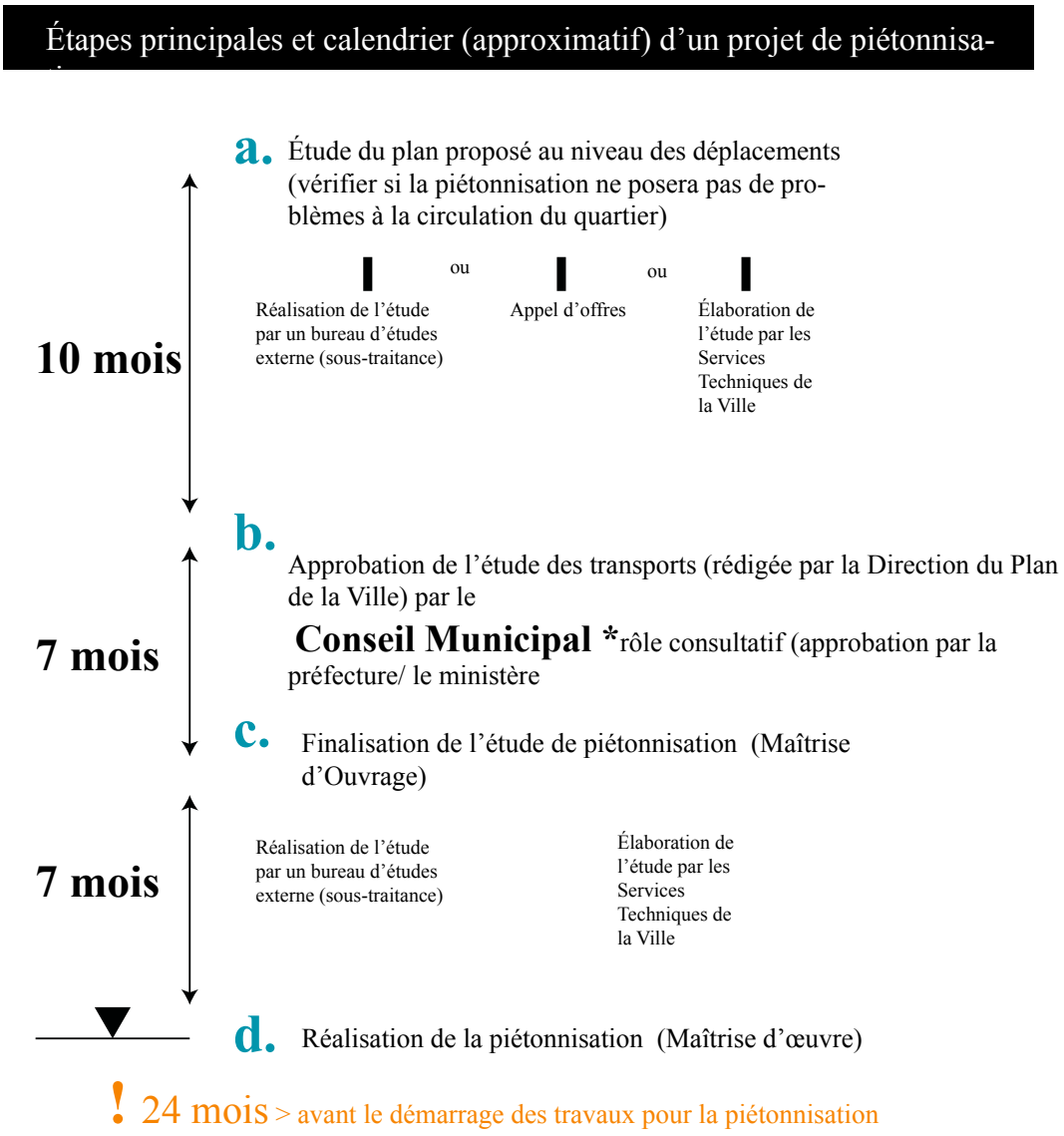


Figure 85 : Figure réalisée par l'auteur

Annexe 21 :
Principales sources de financement des projets concernant l'aménagement des espaces publics

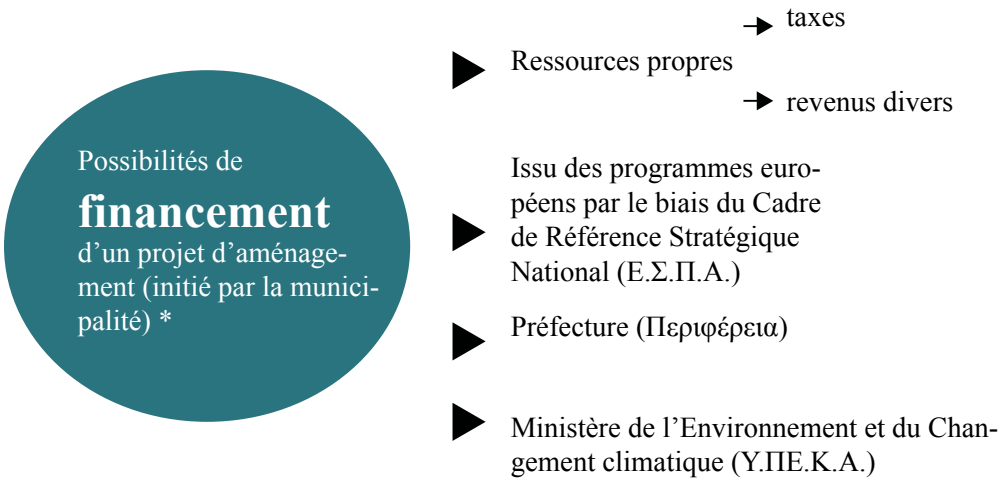


Figure 86 : Figure réalisée par l'auteur

Annexe 22 :
Exemples des coûts pour certains projets d'aménagement dans le centre historique d'Athènes

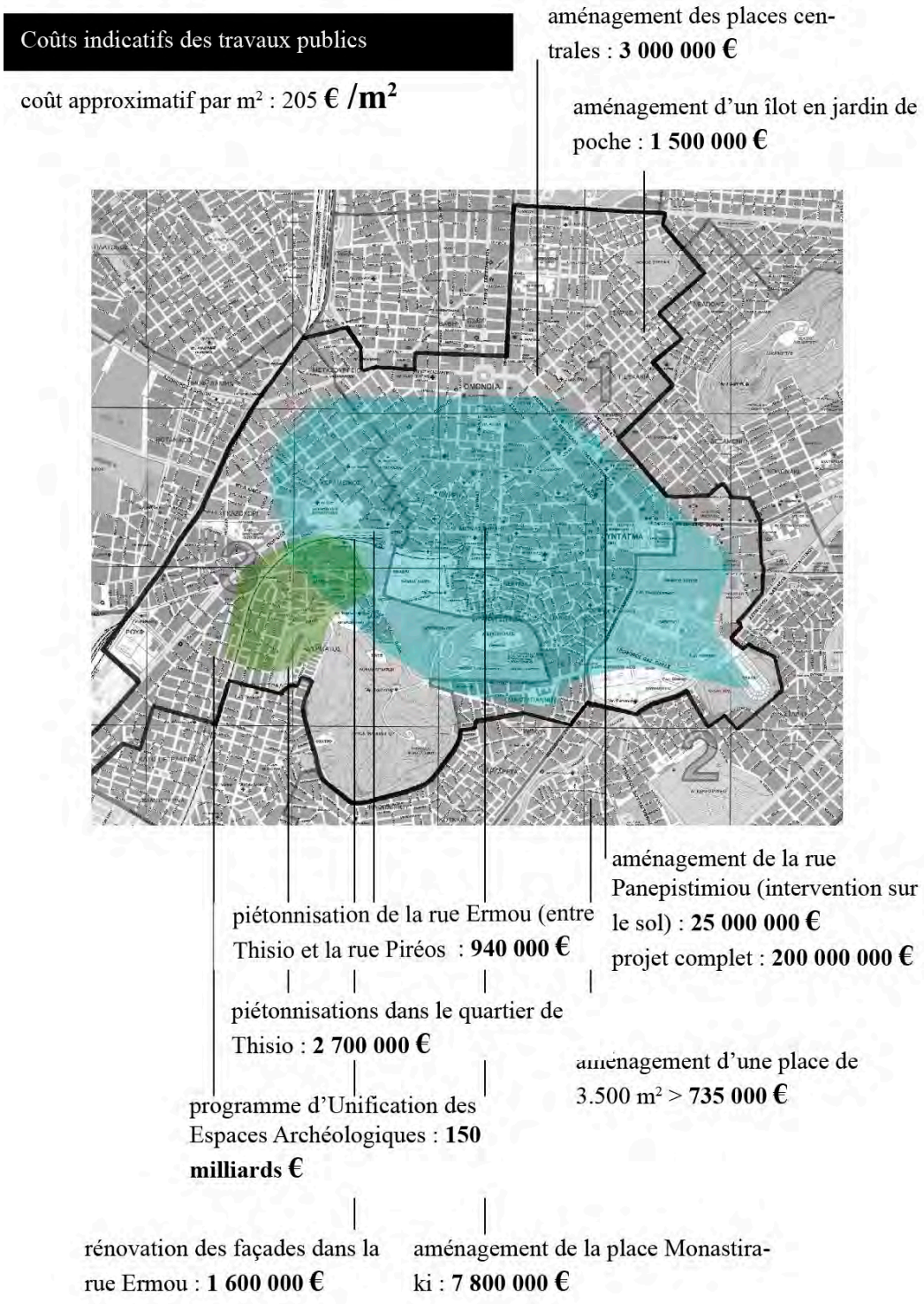


Figure 87 : Figure réalisée par l'auteur

Annexe 23 :
Tableau explicatif de l'organisation interne du ministère de l'Environnement et du Changement climatique

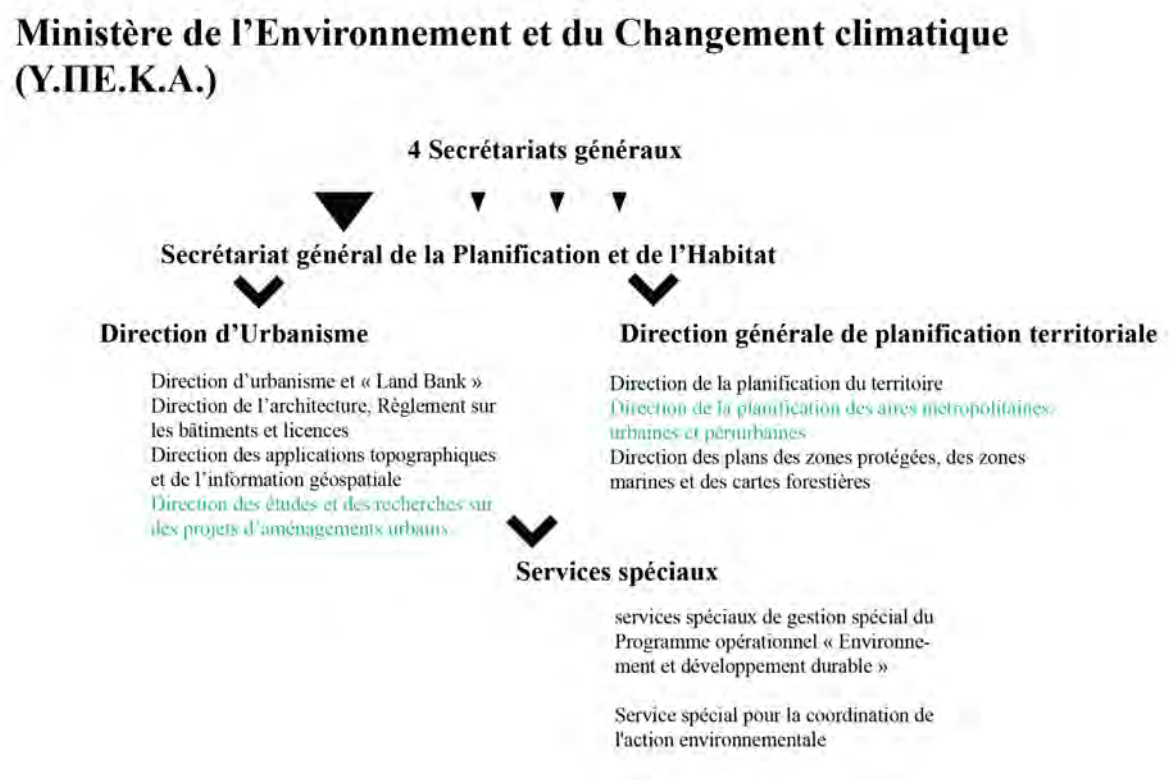


Figure 88 : Figure réalisée par l'auteur

Annexe 24 :
Tableau indicatif des questions posées aux témoins/commerçants

1. Depuis combien de temps travaillez-vous ici ?
2. Habitez-vous près d'ici et avec quel moyen de transport vous allez chaque matin à votre travail ?
3. Qu'est-ce que vous admirez le plus dans une place/dans la rue ?
4. Qu'est-ce que vous n'aimez pas dans la rue/dans une place ?
5. Pourriez-vous nous décrire la vie de la rue autrefois/à travers vos propres souvenirs ? Que savez-vous de l'histoire de la rue/de la place ?
6. À quelles heures la rue/la place est-elle plus animée ?
7. Comment décririez-vous l'ambiance de la place pendant la nuit ?
8. Quel jour de la semaine la rue/la place est-elle plus fréquentée ?
9. Quelle est votre opinion sur les études/projets d'aménagement de la place/de la rue ?
10. Quel est le public qui fréquente la rue/la place ?
11. Quelles sont vos relations avec vos collègues commerçants qui sont voisins ?
12. Participez-vous à une association de commerçants du quartier ?
13. Observez-vous une amélioration ou une dégradation de la fréquence des clients par rapport au passé ?
14. En dehors des heures de votre travail, allez-vous à la place/à la rue ?
15. Est-ce que vous considérez que la rue/la place est animée ? Elle s'adresse plutôt aux locaux ou aux touristes ?
16. Si vous pouviez installer votre entreprise dans un autre quartier du centre, où le feriez-vous et pourquoi ?
17. Quelles sont vos relations avec vos clients ? Avez-vous des habitués au cours des années ?

Annexe 25 :
Liste de personnes qui ont participé aux *itineraires accompagnés* dans le centre d'Athènes

1. Panagiotis_40 ans_fonctionnaire à la Ville_date de l'itinéraire : 19/4/2012
2. Maria K._ 33 ans_ auto-entrepreneur_date de l'itinéraire : 23/7/2012
3. Loizos_32 ans_ réalisateur/bar tender_date de l'itinéraire : 25/7/2012
4. Irina_29 ans_tutrice en russe_date de l'itinéraire: 30/7/2012
5. Michalis_50 ans_concierge_date de l'itinéraire : 10/8/2012
6. Irakleitos_36 ans_ingénieur/fonctionnaire_date de l'itinéraire : 12/5/2012
7. Mairi_38 ans_graphiste_date de l'itinéraire : 19/7/2012
8. Ilia_43 ans_archéologue_ date de l'itinéraire : 6/5/2013
9. Dimitris_41 ans_ingénieur_date de l'itinéraire : 6/7/2012
10. Victoria_39 ans_photographe_date de l'itinéraire : 3/5/2012
11. Andreas G._42 ans_enseignant de sport_date de l'itinéraire : 23/7/2012
12. Andreas T._58 ans_fonctionnaire_date de l'itinéraire : 20/8/2012
13. Stelios_60 ans_acteur_date de l'itinéraire : 16/5/2012
14. Kostas_57 ans_fonctionnaire_date de l'itinéraire : 8/5/2012
15. Falia_51 ans_économiste_date de l'itinéraire : 4/5/2012
16. Ioanna_69 ans_pharmacien_date de l'itinéraire : 17/7/2012
17. Maria P._39 ans_dentiste_date de l'itinéraire : 17/4/2012
18. Makis_46 ans_maitre de conférences en philosophie_date de l'itinéraire : 24/4/2012
19. Ovidiu_40 ans_Ressources Humaines_date de l'itinéraire : 23/6/2014

Annexe 25 :
Liste des documents législatifs (Lois et numéros du Journal Officiel de l'état)

Φ.E.K 11/Δ/2003 (Occupation des sols dans le quartier de Plaka)

Φ.E.K 58/B/2012 (Organisation interne de la Ville d'Athènes)

Φ.E.K 60/Δ/1989 (Occupation des sols dans le quartier de Thisio)

Φ.E.K 107/A/1997 (Compétences de la puissance régionale en termes d'aménagement)

Φ.E.K 113/A/1995 (Hiérarchisation des voies de circulation)

Φ.E.K 162/Δ/1989 (Dispositions générales pour la rue Aiolou)

Φ.E.K 166/Δ/1987 (Catégories d'occupation des sols indiqués aux plans locaux d'urbanisme)

Φ.E.K 167/Δ/1995 (Dispositions générales pour le quartier Psiri)

Φ.E.K 186/Δ/1976 (Dispositions générales pour la rue Dionisiou Areopagitou)

Φ.E.K 220/Δ/1990 (Occupation des sols dans le quartier Plaka)

Φ.E.K 231/A/1995 (Code communautaire municipal)

Φ.E.K 233/Δ/1998 (Dispositions générales pour le quartier Psiri)

Φ.E.K 236/B/1982 (Fondation du Bureau de Plaka)

Φ.E.K 341/B/2.4.1980 (Approbation du schéma directeur pour la capitale sous le nom « Capitale 2000 »)

Φ.E.K 411/Δ/1989 (Classification d'édifices traditionnels et dispositions pour leur conservation dans le quartier Exarcheia)

Φ.E.K 423/Δ/1978 (Règlementations d'études urbaines portant sur les espaces publics)

Φ.E.K 445/Δ/1979 (Dispositions générales pour le quartier Plaka)

Φ.E.K 467/Δ 1979 (Règlementations d'usages de voies piétonnes)

Φ.E.K 468/Δ/1987 (Dispositions générales pour le quartier Plaka)

Φ.E.K 498/Δ/1998 (Modifications du plan d'urbanisme d'Athènes)

Φ.E.K 561/Δ/1982 ((Occupation des sols dans le quartier de Plaka)

Φ.E.K 567/Δ/1979 (Délimitation administrative du centre historique d'Athènes)

Φ.Ε.Κ 616/Δ/1998 (Dispositions générales pour le quartier Metaxourgeio)

Φ.Ε.Κ 693/Β/1996 (Création du Bureau d'urbanisme du Centre Historique)

Φ.Ε.Κ 701/Δ/1990 (Hiérarchisation du réseau routier primaire)

Φ.Ε.Κ 704/Δ/1994 (Dispositions générales pour le quartier du triangle commercial)

Φ.Ε.Κ 806/Δ/2005 (Dispositions générales pour le quartier Exarcheia)

Φ.Ε.Κ 875/Δ/1986 (Dispositions spéciales pour l'occupation des sols à Plaka)

Φ.Ε.Κ 883/Δ/2003 (Dispositions générales pour le quartier Metaxourgeio)

Φ.Ε.Κ 893/Δ/2001 (Création des voies piétonnes dans le centre historique)

Φ.Ε.Κ 909/Β/15.10.1997 (Fondation de la Société d'Unification des Espaces Archéologiques d'Athènes)

Φ.Ε.Κ 911/Δ/2004 (Dispositions générales pour le quartier Akadimia Platonos)

Φ.Ε.Κ 1150/Δ/1993 (Dispositions générales pour le quartier Mets)

Φ.Ε.Κ 1329/Δ/1993 (Occupation des sols dans le quartier Plaka)

Φ.Ε.Κ 1350/Δ/1992 (Dispositions générales pour le quartier Mets)

Φ.Ε.Κ 1412/Δ/1996 (Création des voies piétonnes dans le centre historique)

Φ.Ε.Κ 1412/Δ/1996 (Dispositions générales pour la rue Ermou)

Φ.Ε.Κ 1828/Β/2005 (Organisation interne de la municipalité d'Athènes)

Φ.Ε.Κ 204Α/1981 (Responsabilités du personnel à l'administration locale)

Φ.Ε.Κ 54/Α/1984 (Création des ministères Υ.Χ.Ο.Π. et ΥΠ.ΠΟ.)

Φ.Ε.Κ 104/Α/1982 (Organisation interne et responsabilités du ministère Υ.Χ.Ο.Π.)

Φ.Ε.Κ 5/1844 (Adoption de la Constitution de Grèce)

Φ.Ε.Κ 48/1855 (Dispositions pour la ligne du chemin de fer Athènes - Pirée)

Φ.Ε.Κ 58/Β/2012 (Remodelage de l'organisation interne de la municipalité d'Athènes)

Φ.Ε.Κ 64/1867 (Dispositions pour la réalisation de la ligne du chemin de fer Athènes - Pirée)

Φ.Ε.Κ 80/Δ/1988 (Approbation du Plan d'ensemble d'Athènes)

Φ.Ε.Κ 107/Α/1997 (Dispositions relatives aux compétences de l'administration locale en matière d'aménagement)

Φ.Ε.Κ 125/Α/1975 (Réorganisation des ministères)

Φ.Ε.Κ 341/Β/1980 (Approbation du schéma directeur pour la planification de la capitale sous le titre Athènes 2000)

Φ.Ε.Κ 411/Δ/1989 (Extension des limites administratives du centre historique)

Φ.Ε.Κ 442/Β/2009 (Restructuration de l'organisation interne de la municipalité d'Athènes)

Φ.Ε.Κ 538/Δ/1996 (Révision du Plan d'ensemble de la capitale)

Φ.Ε.Κ 617/Β/2009 (Restructuration de l'organisation interne de la municipalité d'Athènes)

Φ.Ε.Κ 825/Β/1982 (Compétences du comite du Bureau de Plaka)

Φ.Ε.Κ 972/Β/2010 (Remodelage de l'organisation interne de la municipalité d'Athènes)

Φ.Ε.Κ 1517/Β/2013 (Restructuration de l'organisation interne de la municipalité d'Athènes)

Φ.Ε.Κ 80/Δ/1983 (Approbation du Plan d'ensemble d'Athènes)

Φ.Ε.Κ 19/Α/1988 (Organisation interne du ministère Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.)

Φ.Ε.Κ 137/Α/1985 (Constitution du ministère Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.)

Φ.Ε.Κ 157/Α/1985 (Fixation des modalités des compétences d'exécution du ministère Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.)

Φ.Ε.Κ 249/Α/2011 (Restructuration de l'organisation interne du ministère Υ.ΠΕ.Κ.Α.)

Φ.Ε.Κ Α57/1980 (Fondation du ministère Υ.Χ.Ο.Π.)

Φ.Ε.Κ 305/Α/1977 (Organisation interne du ministère ΥΔΕ)

Φ.Ε.Κ 68/Α/1978 (Fondation du service spécial Ε.Υ.Δ.Ε-Α.Ε.Κ.Χ.Α.Π à l'intérieur du ministère Υ.Δ.Ε.)

Φ.Ε.Κ 178/Δ/1984 (Occupation des sols dans le quartier Plaka)

Φ.Ε.Κ 423/1978 (Règlementations des projets d'aménagement urbain)

Φ.Ε.Κ 445/Δ/1979 (Création du réseau des voies piétonnes dans le quartier de Plaka)

Φ.Ε.Κ 467/Δ/1979 (Dispositions concernant l'usage des voies piétonnes)

Φ.Ε.Κ 667/Δ/1979 (Dispositions concernant l'usage des voies piétonnes)

Φ.Ε.Κ 677/Β/1982 (Définition des domaines de compétence du ministère Υ.Χ.Ο.Π.)

Φ.Ε.Κ 715/Δ/1979 (Extension du réseaux voies piétonnes dans le quartier de Plaka)

Φ.Ε.Κ 767/Β/1983 (Comité du Bureau de Plaka)

Φ.Ε.Κ 1329/1993 (Occupation des sols dans le quartier de Plaka)

Ν 2669/1998 (Organisation du réseau des transports urbains)

Ν 2508/1997 (Règlementations pour le développement urbain durable)

Ν.1337/1983 (Extensions des plans locaux d'urbanisme et règlementations pour le développement urbain)

Annexe 26 :
Liste indicative des sites Internet consultés

Sites internet (en grec) au sujet de l'aménagement urbain à Athènes, l'organisation des transports, la vie quotidienne dans les espaces publics

http://www.crisis-scape.net
www.synathina.gr
www.astynet.gr
www.cityofathens.gr
www.ktimatologio.gr
www.yme.gr
www.ypes.gr
www.yppo.gr
www.ses.gr
www.syllogostonathinaion.gr
www.smu.gr
www.eie.gr
www.asda.gr
https://encounterathens.wordpress.com
www.ametro.gr
www.rethinkathens.org
www.greekscapes.gr
www.epivatis.gr
www.athenswalkingtours.gr
http://www.et.gr
http://www.organismosathinas.gr/
http://www.elia.org.gr/
http://www.tramsa.gr/
http://www.oasa.gr/
http://www2.ekke.gr/main.php?id=370
http://www.yppo.gr/0/gindex.jsp
http://www.ypeka.gr/
http://athenstransport.com
http://www.isap.gr/page.asp?id=41
http://www.monumenta.org/
http://www.organismosathinas.gr/
http://www.arxaiologia.gr/site/content.php?sel=2
http://tramvageris.blogspot.com/2011/01/blog-post_26.html
http://www.yme.gr/
http://www.sfs.gr/
http://www.eie.gr/archaeologia/gr/chapter_more_9.aspx
http://www.paliaathina.com/

Sites internet (en grec) au sujet de l'organisation des habitants auprès des différentes groupes, associations, comités s'occupant des thèmes relatifs à l'espace public et la vie collective urbaine

www.podilatodromoi.gr
www.enosipezon.gr
http://filopappou.wordpress.com/
http://www.atenistas.gr/
http://www.podilato.gr/
http://www.katoikoiplakas.blogspot.com/
http://www.asda.gr/elxoroi/elxoroi.htm
http://www.podilatistas.blogspot.com/
http://istorikoghetto.wordpress.com/
http://www.anoihtipoli.gr/
http://www.monumenta.org/
http://exarchia.pblogs.gr/
http://www.streetpanthers.gr/
http://www.zoi-podilato.gr
http://kipoka.wordpress.com
http://akadimia-platonos.blogspot.fr/
http://kolektivaomonoia.wordpress.com/
http://www.alternativeathens.com
http://www.imaginethecity.gr
www.pezh.gr
www.podilates.gr
http://atenistas.org
www.streetpanthers.gr
www.panepistimioupezodromos.gr
http://metaxourgeio.wordpress.com
http://kerameikos.blogspot.com/

Sites internet (internationaux) généraux au sujet de la marche à pied, les modes de déplacement doux, les indices de marchabilité dans des villes, les usages et l'aménagement des espaces publics

www.walkit.com
www.livingstreets.org.uk
www.pedestrians-int.org
www.pps.org
www.espacepieton.org
www.walk21.com
http://www.pedestrians.org.uk/about
www.permispieton.fr
www.mobileculturestudies.com
www.ruedelavenir.com
http://www.popsu.archi.fr/Europe/EspacePublic.html
http://www.walkinginfo.org
www.shared-space.org
http://www.walkeurope.org
http://www.carfree.com
http://www.cities-for-mobility.net/index.php/news
http://www.pietons.org
http://www.apiedenville.fr
www.eltis.org
http://www.activelivingresearch.org/
http://ville30.org/
http://carfree.free.fr/index.php/2005/03/06/il-faut-adapter-lautomobile-la-ville/
http://www.walkfriendly.org/
http://www.getwalking.org/
http://www.centre4activeliving.ca/our-work/community-walking.html
http://www.victoriawalks.org.au/Walking_for_Community/
http://www.walkengland.org.uk/
http://sootfreecities.eu/measure/walking-cycling
http://www.walkable.org/faqs.html
http://www.walkingworld.com/
http://www.walkingcommunity.org.uk/
http://www.activelivingresearch.org
www.marcherenville.org
http://www.walkscore.com/
www.walkonomics.com
http://www.heatwalkingcycling.org/
http://www.walkingartistsnetwork.org/about/
http://footworkwalk.wordpress.com/

Résumé

La marche occupe de plus en plus le devant de la scène des politiques urbaines et des campagnes promotionnelles des villes. Ce n'est pas un hasard si cette pratique propre à l'être humain est devenue un terrain prometteur de recherche et d'innovation, et si elle se trouve au cœur des enjeux relatifs à l'aménagement des espaces publics urbains. Moyen de déplacement à moindre coût, chaînon indispensable du système des transports urbains, exercice physique mais aussi moyen d'expression artistique, la marche est l'un des fondements de la vie urbaine. Pendant plus d'un siècle, elle a prospéré dans les rues sinueuses des cités médiévales, avant d'être mise en marge des grands axes de circulation, menacée par la prédominance de l'automobile. Elle a finalement effectué un retour triomphant dans les années 1970, avec la création de zones dédiées et le développement de promenades soignées dans les centres villes. La marche semble aujourd'hui avoir enfin trouvé la place qui lui revient au sein de la planification urbaine. Pourtant la question demeure : les politiques d'aménagement ont-elles suffisamment exploré cette pratique sociale composite ? En décortiquant la relation entre la marche urbaine et son environnement, cette thèse examine les conditions d'une amélioration de la planification urbanistique. En s'appuyant sur le cas du centre historique d'Athènes, la recherche opte pour une triple approche. D'abord, elle examine l'évolution des politiques publiques à partir des années 1970, au cours desquelles la marche a sans conteste bénéficié d'un intérêt accru de la part des aménageurs. Dès lors, plusieurs grands projets de piétonnisation furent inscrits dans des procédures de régénération urbaine. Les planificateurs mirent l'accent sur le développement de la dimension touristico-culturelle des zones situées autour de l'Acropole. Cette multiplication des projets en faveur de la marche fut orchestrée par des intérêts divers. Elle a fait surgir de nouveaux acteurs dans l'arène de l'aménagement public et a eu un puissant impact sur le caractère et le fonctionnement des lieux publics. Malgré un réel savoir-faire en matière de piétonnisation forgé au fil des ans, la pratique de la marche en soi a été très peu analysée par les différents acteurs Athéniens de l'aménagement urbain. Au-delà d'une trame de zones piétonnes essentiellement touristiques, cette recherche examine donc, dans un deuxième temps, la marche dans des espaces dont le caractère ne répond pas à l'image prévalente des espaces piétonnisés du centre-ville. Exposés à des transformations liées à l'occupation des sols et au paysage du centre-ville, ces espaces controversés se trouvent au cœur de la tempête : leur reconfiguration est soumise à de fortes pressions des usagers et des pouvoirs politiques. Comment et pourquoi la marche prospère-t-elle dans la rue *Athinas* et la place *Omonoia* qui, bien qu'elles soient taxées de *dégradées* ou *chaotiques*, parviennent à accueillir des populations et des usages étonnamment mixtes ? L'étude des pratiques piétonnières, révèle une variété d'appropriations de l'espace public étroitement liée à l'histoire des lieux, des usages des rez-de-chaussée commerciaux et aux habitus de la vie quotidienne. Si la marche se déploie à l'extérieur, elle est également une affaire personnelle. La compréhension de la façon dont les gens expérimentent la marche et donnent un sens aux lieux, permet de mieux saisir le fonctionnement de ces derniers dans le temps et de mieux interpréter la manière dont ils peuvent être conçus. Les ambiances, les habitudes, les humeurs et les souvenirs créent la façon dont chacun habite l'espace public. En accompagnant vingt Athéniens pendant leurs itinéraires quotidiens, la recherche révèle et explicite dans un troisième temps, un éventail de manières d'interagir avec l'environnement traversé. Les piétons tissent leurs itinéraires au fur et à mesure de leurs déambulations, en s'appuyant sur un *guide émotionnel* combinant des croyances culturelles, des représentations communes et des stimuli sensoriels qui font de la marche une pratique créatrice d'espace public. La marche devient ainsi un instrument permettant de valoriser les identités plurielles de la ville**.** Elle génère une liberté d'action et d'appropriation des lieux communs. Par conséquent, l'expérience de l'espace public dépasse les limites de ce qui peut être vu ou senti. La valeur sociale de la pratique de la marche repose ainsi sur les différentes manières d'habiter l'espace urbain tout en se sentant capable d'y interférer pour le (re)définir. La fabrication de parcours multiples facilite une compréhension polysémique des lieux et dessine la dimension démocratique de l'espace public.

Abstract

Walking increasingly appears at the forefront of urban policies and city promotional campaigns. It is not by random that this most natural practice of human beings has become a promising field of innovation and research while at the same time being at the heart of land use planning policy addressing public urban spaces. As a perfectly versatile part of urban transport systems, an effective physical exercise and a medium of artistic expression relating the body with different ways of experiencing the city, walking is a constituent element of the foundations of urban social life. For over a century, walking prospered in the twisting streets of the medieval city. When cities made way for large avenues, walking was menaced by the ascendency of the car. After the 1970s, however, it came triumphantly back in specifically reserved zones and well managed promenades in city centres. Walking seemed to have finally found its place in urban planning. Still, the question remains: has the planning of public space explored the complexity of this social practice? It is the aim of this thesis to examine how land use planning can be informed by analysing the relation between walking and the environments in which this activity takes place. Focussing on the historical centre of Athens, this research takes a three-pronged approach. First, the shift in public policies after the 1970s, so as to benefit the practice of walking, is examined. While land use planners' growing interest in walking is widely recognised, this thesis provides a critical examination of how the practice of walking was approached by planners in their projects and visions. This analysis describes how public spaces were shaped during forty years of intense pedestrianisation, and how these projects were themselves inscribed in more general programmes aimed at boosting the touristic and cultural profile of the zones around the Acropolis. It is shown that at the same time that the multiplication of projects in favour of walking was orchestrated by a diverse range of interests, so did these projects give rise to new actors in the arena of urban planning. The analysis shows how these projects impacted on the character and function of public space. Although know-how in pedestrianization operations advanced over this 40-year period, the practice of walking *per se* was largely ignored. The second approach used in this thesis focuses on walking in areas, the uses and images of, which do not fit with the prevailing image of a commercial-touristic public space landscape. It is argued that the interest of these spaces lies in the fact that they are at the centre of controversies arising from the transformations currently occurring in the land uses and the landscape of the city centre. In which ways and why is walking thriving in Athinas Street and Omonoia Square, which – despite being criticized for being 'degraded' and 'chaotic' – are managing to attract a surprisingly mixed street life? By means of close observation of walking, the richness of practices in public space related to the history of the places, land uses and every day street life are revealed. If walking depends on collective practices, it is also a personal affair. The deeper understanding of the ways in which people experience walking and give meaning to places leads to a better understanding of how places function in time. This can in turn help to inform the way in which such places are designed. Ambiance, habits, moods and memories create the fashion in which actors inhabit public space. By means of accompanying nineteen Athenians during their routine walks, the third approach used in this thesis reveals these subjects' range of reasons and ways of interacting with their environment. Pedestrians skilfully base their choice of route on a delicate 'emotional path' that combines cultural beliefs, common representations and sensory stimuli. The analysis of these routine walks helps to foreground walking as the cornerstone of the public character of the city centre. Walking emerges as a tool with which to understand the identity of the city. Having access to the collective character of the city also implies having access to the functions of places and to their image, and therefore having freedom of action and of appropriation of common places. Consequently, experiencing public space escapes the limits of seeing it or sensing it. It is about ways of dwelling in it and feeling capable of interfering in it in order to (re)define it.