

Le piéton : un *acteur* privilégié de l'espace public barcelonais

The Pedestrian: A Privileged Actor in Barcelona's Public Space

Sylvie Miaux

Volume 52, numéro 146, septembre 2008

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/019587ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/019587ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cet article

Miaux, S. (2008). Le piéton : un *acteur* privilégié de l'espace public barcelonais. *Cahiers de géographie du Québec*, 52 (146), 175–190.
<https://doi.org/10.7202/019587ar>

Résumé de l'article

De nos jours, les villes sont le spectacle du mouvement perpétuel des citoyens dans leur quotidien. L'expérience du citoyen y est relativement complexe vu l'ampleur de l'espace urbain et des moyens de déplacement prévus pour y circuler. Dans ce système qui n'a fait que se complexifier, les piétons semblent avoir été oubliés. Pourtant, ils sont toujours présents, perdus dans les tumultes de la circulation. Des villes, comme Barcelone, ont su garder une place privilégiée pour le piéton. En effet, Barcelone a fait l'objet d'une démarche d'aménagement volontaire et robuste qui, dans les années 1990, s'est particulièrement intéressée à l'aménagement de l'espace public en faveur des piétons. Ainsi, il s'agira de repérer, dans les différents projets d'urbanisme, les orientations facilitant la marche voire la promenade. L'espace public barcelonais sera abordé comme exemple en matière d'aménagement favorisant les déplacements piétonniers.

Le piéton : un *acteur* privilégié de l'espace public barcelonais

The Pedestrian: A Privileged Actor in Barcelona's Public Space

Sylvie MIAUX
Université de Pau et des Pays de l'Adour
Sylviemiaux@yahoo.fr

Résumé

De nos jours, les villes sont le spectacle du mouvement perpétuel des citoyens dans leur quotidien. L'expérience du citoyen y est relativement complexe vu l'ampleur de l'espace urbain et des moyens de déplacement prévus pour y circuler. Dans ce système qui n'a fait que se complexifier, les piétons semblent avoir été oubliés. Pourtant, ils sont toujours présents, perdus dans les tumultes de la circulation. Des villes, comme Barcelone, ont su garder une place privilégiée pour le piéton. En effet, Barcelone a fait l'objet d'une démarche d'aménagement volontaire et robuste qui, dans les années 1990, s'est particulièrement intéressée à l'aménagement de l'espace public en faveur des piétons. Ainsi, il s'agira de repérer, dans les différents projets d'urbanisme, les orientations facilitant la marche voire la promenade. L'espace public barcelonais sera abordé comme exemple en matière d'aménagement favorisant les déplacements piétonniers.

Mots-clés

Piéton, espace public, aménagement urbain, expérience, Barcelone

Abstract

Cities are the reflection of the endless migration of their inhabitants in everyday life. Considering its vastness and the means of transportation developed to travel within the urban space, the experience of city dwellers is relatively complex. Against this background, whose complexity has never ceased to grow, pedestrians seem to have been left aside. Yet they are everywhere, even if their presence is obscured by the heavy traffic. On the other hand, in some cities, like Barcelona, they have been allotted their own privileged space. In the 1990's, Barcelona adopted its own robust urban planning strategy that focussed specifically on the place of pedestrians in public spaces. Our objective is to identify policies in the various projects developed by the city's urban planners policies to promote walking. Barcelona's public space will be presented as a model of pedestrian friendly urban planning.

Keywords

Pedestrian, public space, urban planning, experience, Barcelona



Les villes sont le spectacle du mouvement¹ perpétuel des citoyens dans leur quotidien. La complexité des déplacements dans un espace urbain qui ne cesse de s'agrandir a largement limité l'espace réservé aux piétons. Pourtant, ils sont toujours présents, perdus dans les tumultes de la circulation.

La diversité des moyens de transports a eu tendance à réduire l'importance de la marche. Jadis, celle-ci était même perçue comme un outil de réflexion, et comme tel, préconisée par Aristote, Nietzsche et Rousseau, dont on connaît les célèbres promenades solitaires. À elles seules, «les innombrables occurrences de la figure du marcheur parisien» (Ratouis, 1993 : 71) témoignent de l'importance de cette dernière. En effet, la marche, en tant que moyen de déplacement, «représente encore, suivant les cas, de 20 à 50 % des déplacements. Mais n'oublions pas que, quel(s) que soi(en)t le (ou les) mode(s) utilisé(s), tous les déplacements commencent et finissent à pied...» (Le Gal, 2000 : 36). Avec la marche, ce n'est pas seulement le spectacle du paysage qui change de point de vue : «la marche est une activité concertée, pétrie d'interactions aussi bien avec d'autres piétons qu'avec le paysage, les obstacles et les équipements de terrain» (Joseph, 1998 : 18). Néanmoins, il est devenu difficile de marcher dans les grandes villes, tellement l'espace piéton s'y rétrécit. «Le trottoir, invention d'à peine deux siècles, serait-il en situation de faillite?» (Ratouis, 1993 : 70).

Cependant, certaines métropoles ont su maintenir des espaces propices au développement de la marche, Barcelone en est un exemple. La métropole catalane est souvent citée comme un modèle de réussite en matière d'aménagement d'espaces publics. C'est pourquoi de nombreuses villes (telles Rio de Janeiro, mais aussi Lyon et bien d'autres) s'inspirent de la capitale catalane pour proposer des espaces publics de qualité, respectueux des attentes du citoyen. Depuis longtemps, Barcelone a adopté une politique favorable à l'aménagement d'espaces publics où une place considérable est accordée aux piétons, notamment au moyen des *ramblas* et des voies civiques². Qu'est-ce qui explique que désormais dans cette ville les espaces publics soient conçus en fonction du piéton? Tout le long de notre réflexion, nous tenterons de cerner l'influence de la «culture du *paseo*»³ dans l'adoption de pratiques piétonnes et surtout dans les projets d'aménagement. À Barcelone, où la relation entre l'aménagement et la valorisation des espaces publics est particulièrement forte, nous analyserons l'espace public à la fois comme espace abstrait qui se construit et s'élabore dans le parler ensemble (conversation – convivialité) ainsi qu'en termes d'espace physique et sensible (Joseph, 1995 : 12). En effet, comme le souligne Paulo César da Costa Gomes, «un regard géographique sur l'espace public doit considérer, d'un côté, sa configuration physique, et de l'autre, le type de pratiques et dynamiques sociales qui s'y développent. Il peut-être vu comme un ensemble indissociable des formes avec les pratiques sociales» (2002 : 172).

C'est tout d'abord sur l'importance de la promenade (*paseo*) et son développement au cours des siècles et plus spécifiquement sur la culture du *paseo* propre à l'Espagne et à Barcelone, en recourant aux *ramblas* que nous insisterons afin de mettre en évidence la place centrale⁴ du piéton dans cette métropole. Ensuite, à travers l'évolution des politiques d'aménagement de la ville de Barcelone, depuis le plan Cerdà jusqu'à nos jours, nous tenterons de saisir l'influence de la culture du *paseo* dans l'aménagement de l'espace public. Nous verrons également à quel point la culture catalane a orienté les choix urbanistiques. Le maintien de la *rambla* comme forme urbaine en est un exemple. Ainsi, nous pouvons nous demander comment le respect d'une culture a contribué à édifier un espace public réussi.

La culture du *paseo* ou la mise en scène du mouvement

Pourquoi s'intéresser à la promenade urbaine en relation à l'aménagement de l'espace public en faveur des piétons ? Tout d'abord, c'est parce qu'il s'agit d'une des premières formes d'aménagement réservées aux déplacements à pied, et qu'à Barcelone, il existe une forme originale de promenade : la *rambla*⁵. Avant de nous intéresser plus spécifiquement au cas barcelonais, nous allons remonter dans le temps afin de découvrir les différentes facettes de la promenade urbaine. La promenade porteuse de conversations philosophiques a tour à tour laissé place aux jeux de séduction dans les jardins secrets de la Renaissance italienne pour se communiquer ensuite aux gens de la Cour, dans les jardins, dans les parcs (sous Louis XIV), puis le long des grands boulevards. À Paris, la promenade se pratique sur les grands boulevards haussmanniens, et dans la plupart des villes européennes, comme en Italie (à Padoue, Gênes, Venise, Parme, Vérone ou Palerme) au cours du dernier quart du XVIII^e siècle, des promenades, véritables lieux de rendez-vous, ont été aménagées pour le plaisir des habitants qui s'y retrouvaient à la fin de la journée. La *passeggiata*, promenade en Italie, prend différentes formes : sous les portiques de Bologne, il s'agit d'une longue promenade de près de six kilomètres qui mène du centre-ville à la proche campagne ; à Milan, c'est la *galleria*, à Brisingella, les arcades (Solnit, 2002 : 239). La promenade italienne est le lieu des échanges et des rencontres, certains parlent même de rituel (Gruet : 2006, 178) tant les comportements sont codés, à tel point qu'à Rome la rue est objet de scénographies, processus qui s'est répandu dans de nombreuses villes d'Europe (*Ibid.* : 303). Petit à petit, des promenades publiques apparaissent (Paquot, 2006 : 81), et désormais le terme promenade ne désigne pas la seule action de marcher, de se promener, mais fait également référence à un lieu aménagé pour le faire. En Europe, alors que la promenade urbaine comme lieu de sociabilité faisait son apparition, la figure du flâneur solitaire voyait également le jour. Le flâneur inspirait une nouvelle forme de promenade « sans hâte, au hasard, en s'abandonnant à l'impression et au spectacle du moment ». Le flâneur découvre la ville tel un promeneur en forêt, « il herborise sur le bitume » (Benjamin, 1979 : 57). Certains voient dans la flânerie l'art de l'égarément (Benjamin, 1979) ; d'autres la qualifient d'art de marcher en ville (Le Breton, 2000 : 125). Toutes ces formes de promenades urbaines reflètent la nécessité pour le piéton de s'inscrire dans la ville à travers la marche solitaire ou partagée, spirituelle ou codifiée, sensuelle ou anonyme. On retrouve à travers la promenade, comme lieu aménagé et en tant qu'activité, les principes de l'espace public comme lieu d'échanges et de pratiques.

Dans le cas de Barcelone, la promenade nommée *rambla* s'est manifestée par tronçons à partir du XVIII^e siècle (Sokoloff, 1999) et adopta, au XIX^e siècle, la forme de promenade publique selon l'exemple italien, là où les citoyens se promenaient pour se mettre en scène suivant des codes précis. La promenade à Barcelone s'est diffusée à partir d'une forme particulière faisant en sorte que le piéton se retrouve au centre physique de la voie de circulation. Cette image de la *rambla* est très présente dans l'esprit des Barcelonais, dans la mesure où elle constitue une forme urbaine qui leur est propre. Elle renforce les particularismes de la culture barcelonaise, à tel point que certaines personnes utilisent le mot *ramblear* plutôt que *pasear* : le *paseo* est propre à l'ensemble de l'Espagne, alors que la *rambla* est caractéristique de la culture barcelonaise. Nous allons voir à présent, comment cette culture de la promenade sous sa forme particulière, la *rambla*, a été intégrée dans la réflexion urbanistique en matière d'aménagements piétonniers.



C'est à partir du plan proposé par Cerdà au milieu du XIX^e siècle que nous analyserons la place qui est faite au piéton dans l'aménagement de l'espace public dont nous considérons les dimensions abstraite et physique. Pour ce faire, nous reprendrons les éléments essentiels sur lesquels repose le plan proposé par Ildefonso Cerdà dans *La théorie générale de l'urbanisation*, ouvrage qui lui a valu d'être reconnu comme un des initiateurs de la réflexion urbanistique contemporaine (Cerdà, 1979; Dupuy, 1991). Nous verrons comment, à travers l'analyse de l'*Eixample*, c'est-à-dire l'agrandissement de Barcelone, Cerdà a proposé l'idée d'équilibre dans le mouvement sur laquelle repose le découpage des rues en fonction des modes de déplacement. Ensuite, nous verrons comment Léon Jaussely a mis l'accent sur l'obtention d'un cadre de vie agréable dans son plan d'aménagement réalisé au début du XX^e siècle et qu'il a conçu en fonction des modes de déplacements piétonniers entrevus comme autant de promenades. Enfin, nous nous intéresserons à la manière dont Oriol Bohigas et son équipe, à l'époque où Pasqual Maragall dirigeait la municipalité, ont composé avec l'héritage franquiste en faisant de l'espace public le moteur de la régénération urbaine et du retour à la démocratie. Nous insisterons également sur des projets plus récents.

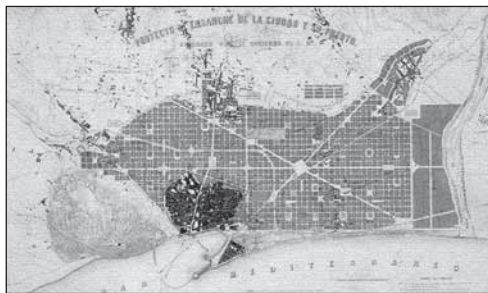
L'*Eixample*: à la recherche d'équilibre

À la suite de la démolition des murailles de Barcelone en 1719, le besoin s'est fait sentir de planifier la croissance de cette ville. On voulait alors disposer d'un plan d'aménagement permettant d'orienter la croissance de Barcelone pour les siècles à venir.

Ainsi, en 1858, un concours a été lancé par la ville de Barcelone qui, fortement encadrée par le pouvoir madrilène, imposa le projet de Cerdà. Cette intervention de Madrid a été très mal interprétée par l'élite locale qui avait choisi le projet d'Antoni Rovira. Ceci n'a pas facilité le travail de Cerdà. Son plan n'était pas remis en question, sauf qu'il n'était pas l'œuvre d'un architecte catalan. À cette époque, il fallait valoriser la culture catalane.

Nous ne présenterons pas ici l'ensemble du projet de Cerdà. Notre intérêt pour les déplacements piétonniers nous incite à aborder l'*Eixample* de Barcelone et *La théorie générale de l'urbanisation* en relation avec la promenade, c'est-à-dire des déplacements dans l'aménagement de l'espace public.

Figure 1 Projet de plan de la ville et du port de Barcelone, 1859



Source : www.unesco.org/most/cerda.htm

Une des particularités du plan proposé par Cerdà est d'avoir dépassé l'approche sectorielle de manière à aborder la société dans son ensemble (figure 1). Influencé par la pensée hygiéniste, ce dernier concevait « l'espace comme un moyen thérapeutique contre les maux de la société » (Cerdà, 1979 : 24). Effectivement, Cerdà avançait l'idée selon laquelle « la société ne peut atteindre la perfection qu'à travers une projection dans l'espace, aussi parfaite que possible » (*Ibid.*).

L'espace, qui occupait une place centrale dans la réflexion de Cerdà, devait être aménagé en vue de créer une ville homogène, capable d'assurer l'équivalence de toutes les situations spatiales (Cerdà, 1979 : 25). De plus, la proposition du plan en damier s'est imposée pour garantir l'hygiène publique et l'indépendance du foyer, tout en facilitant les relations sociales par la mise en place d'un système de communication efficace (figure 2).

Figure 2 Vue aérienne de l'Ensanche



Source : www.unesco.org/most/cerda.htm

Selon Cerdà, la ville homogène favorisait le développement d'une vie urbaine qui comprenait deux fonctions essentielles : «le mouvement et le séjour» : «l'îlot est le domaine de la résidence individuelle et familiale ; la voie est celui des communications avec le monde extérieur, avec la nature et la société» (*Ibid.*).

Le concept de mouvement, essentiel dans notre réflexion, a été abordé par Cerdà comme un élément primordial qui nécessitait une approche particulière des instruments de la voirie.

Effectivement, «la diversité des moyens de locomotion et de traction, la diversité des directions, des vitesses, des destinations, toute cette multitude incalculable de choses si différentes, si hétérogènes, qui circulent sur la voie requièrent, dans l'intérêt général, des solutions adéquates au fonctionnement particulier de chacun de ces éléments, selon la nature de chaque mouvement» (*Ibid.* : 153). Cerdà ne limitait pas son approche de la voirie à une seule logique de mouvement, au contraire, il tenait compte de la diversité des modes de déplacement et de la spécificité de chacun d'entre eux. Par contre, il ramenait la rue à un simple espace de circulation.

C'est pourquoi Cerdà proposa d'aménager les rues au regard de la complexité des systèmes de déplacement. Il lui semblait qu'autrefois les fonctions relatives aux déplacements pédestres avaient pour espace la rue entière, et qu'avec le temps, la diversité et le développement des modes de déplacement ont généré une organisation particulière de la voirie dans laquelle la voie centrale était assignée aux montures, et les deux zones latérales, aux piétons. Au fur et à mesure, le piéton s'est vu attribuer des trottoirs étroits, ce qui ne respectait pas une certaine équité dans la répartition de l'espace.

Ceci a incité Cerdà à repenser la place du piéton dans l'espace de la rue, en lui accordant autant de surface qu'aux véhicules motorisés. Il a ainsi proposé un schéma de base comportant trois largeurs de voies :

Les voies de peu de flux ou les «rues de peu de circulation», de 20 m de large, qui permettaient de maintenir une certaine aération des appartements (il s'agit d'un critère relevant de l'hygiénisme).

Les rues qui servaient à la circulation ordinaire, avec une section de 35 m (comme la *Rambla de Catalunya* et la rue Aragó).

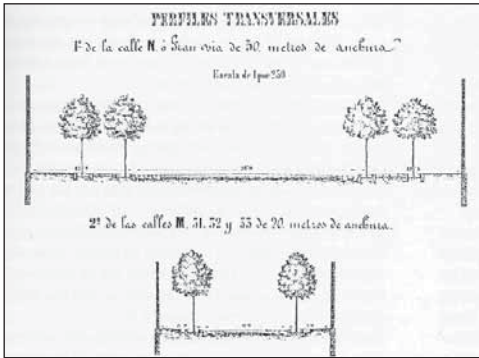


Et les rues de grande viabilité qui devaient disposer de 50 m de largeur (comme la *Gran Vía* ou *La Diagonal*, le *Paseo de Gràcia* atteignant même les 60 m de largeur).

Dans plusieurs types de voies, la moitié de la section était affectée à la circulation des piétons, et l'autre moitié, à celle des véhicules. À Paris, où 60 % de la voie devait être réservée aux voitures. La figure 3 montre le profil transversal de la *Gran Vía* de 50 m de largeur, avec, de chaque côté, 12,5 m de trottoir réservés aux piétons.

Avec des trottoirs de grandes dimensions, Cerdà souhaitait créer un espace plus riche en plantant deux rangées d'arbres encadrant les parcours piétonniers (Corominas i Ayala, 2002 : 106) (figure 3). Cerdà n'aborda pas la question de la promenade urbaine ; néanmoins, il a tenu compte de l'importance de la marche dans les pratiques des Barcelonnais, d'où l'aménagement de trottoirs larges et aérés.

Figure 3
Profils transversaux de la Gran Vía (50m)



Source : Miquel Corominas i Ayala.
Los orígenes del Ensanche de Barcelona. Barcelona, p.105

L'Eixample ne disposait pas que d'un tracé fonctionnel des différentes voies de circulation ; il tenait compte de l'importance de l'environnement dans lequel la personne déambulait. En effet, la présence d'arbres le long des trottoirs créait une sorte de corridor, qui protégeait du soleil tout en délimitant l'espace dévolu aux piétons. L'importance de la nature au cœur de la ville faisait aussi partie des préoccupations de Cerdà qui prévoyait l'implantation de parcs et de jardins « appropriés aux exercices hygiéniques pour les nombreuses personnes qui vivent une vie sédentaire » (Cerdà, 1979 : 157).

Différents aspects du projet de Cerdà révèlent une action et un intérêt anciens pour les problématiques liées au déplacement. Cerdà, en prenant en compte les mouvements des citoyens, a su mettre en évidence l'importance du rapport à différents modes de déplacement. Cependant, sa vision de l'espace public tend à se réduire à une approche matérielle où le piéton n'est qu'un usager de l'espace de circulation, limitant ainsi la question de l'accessibilité à sa seule dimension physique. Dans son projet, il n'a pas tenu compte de la qualité des lieux de rencontre et d'échange. Par contre, nous allons voir comment Jaussely a dépassé l'idée d'équilibre pour valoriser davantage l'esthétique de la ville en vue d'obtenir un cadre de vie plus agréable axé sur la promenade.

Culture, art et promenade au cœur du plan Jaussely

En 1905, Léon Jaussely a remporté le concours de Barcelone. Il s'agissait de concevoir un plan destiné à planifier la croissance de Barcelone ainsi que celle de ses banlieues annexées, un plan qui devait s'appuyer sur celui de Cerdà. Jaussely devait aussi faire

en sorte d'offrir des services centraux en périphérie et d'imaginer des systèmes facilitant la communication entre les différents quartiers de la ville.

Jaussely s'est toutefois distancé du plan Cerdà, même s'il reconnaissait certaines qualités à ce dernier comme la monumentalité, le souci hygiéniste et la capacité d'extension. Mais il le trouvait froid, d'une uniformité excessive capable de susciter l'ennui : « Il déplore le caractère uniforme de ce plan qui lui interdit de constituer un ensemble structurant » (Berdoulay et Soubeyran, 2002 : 151). Dans ces conditions, Jaussely a élaboré un projet qui accordait de l'importance au milieu, à la culture et à l'art dans l'espace public, sans oublier la création de promenades.

L'importance conférée à la culture dans le plan Jaussely a fortement séduit la « bourgeoisie catalaniste si désireuse de faire de sa ville une grande capitale culturelle » (*Ibid.* : 150). En effet, Jaussely soutenait que la plus grande force de l'agglomération « est la nécessité, la satisfaction d'échanges intellectuels réciproques, qui pourrait bien être la raison d'être des villes » (Jaussely, 1907 : 7).

D'après Jaussely, le recours à l'art offrait plusieurs avantages. Tout d'abord, il redonnait à l'espace public une dimension attractive et esthétique à laquelle s'ajoutait une valeur éducative. Ainsi, Jaussely jugeait que, « plus que le livre, l'art, parce qu'il peut être public, a une valeur éducative pour toute la population » (Berdoulay et Soubeyran, 2002 : 151). C'est pourquoi il souhaitait que l'art soit à la fois un objectif et un moyen de l'urbanisme. Ceci s'explique par l'importance que Jaussely accordait à l'effet du milieu sur la vie des citoyens. Tout était pensé en vue d'offrir un cadre de vie agréable, tant au niveau artistique et culturel qu'à travers les dimensions naturelles du milieu. Par exemple, l'orientation des rues devait s'effectuer en tenant compte de l'ensoleillement et des vents dominants.

Jaussely voulait rompre la monotonie en traçant des rues offrant des points de vue agréables. Le diagnostic préalable du milieu barcelonais lui a permis de repérer, entre autres, les particularités culturelles de la ville qu'il a su valoriser dans son projet, favorisant ainsi la culture du *paseo*, chère aux Barcelonais, en planifiant la construction de plusieurs promenades, dont celle du littoral. La création de celle-ci avait pour but de faire d'un secteur portuaire également un lieu de promenade au long de laquelle on trouverait une station hivernale. La promenade littorale permettrait la découverte d'un secteur délaissé et servirait ainsi de pôle d'attraction touristique tout en devenant un nouvel élément de la culture barcelonaise. L'importance de la marche dans la vie quotidienne des Barcelonais, non seulement comme moyen de déplacement, mais aussi comme forme de sociabilité et de convivialité, avait retenu l'attention de Jaussely. Même si son plan n'a jamais été mis en application, il a grandement inspiré les urbanistes au tournant des années 1980.

Par l'importance de la dimension esthétique, de la scénographie des espaces publics, Jaussely intégrait le piéton en tant que promeneur, valorisant ainsi la rencontre, l'échange, sans négliger la découverte des lieux. Qu'en fut-il de la suite ? Que devint le piéton dans les projets issus de l'urbanisme moderne ? Alors que la Charte d'Athènes prônait la fin de la rue, qu'advint-il du piéton à Barcelone ?



L'émergence de l'architecture urbaine : le GATCPAC

Au cours de la II^e République espagnole, les fondateurs du *Grup d'Artistes i Technics Catalans per al Progres de l'Arquitectura Contemporanea* (GATCPAC), José Luis Sert et Josep Torres Clavé, prônèrent une architecture urbaine dont les objectifs sociaux, clairement affirmés, s'adressaient à tous les Catalans. C'est en renouant avec la pensée de Cerdà qu'ils développèrent une nouvelle réflexion fondée sur une assise théorique rigoureuse. Leur vision de la modernité prenait en considération les données socio-économiques et environnementales au même titre que les avancées scientifiques et technologiques. Ainsi, le GATCPAC mettait de l'avant l'importance d'intégrer toute action architecturale dans une vision globale de la société. Dans le contexte politique de la II^e République espagnole, le GATCPAC a été chargé d'élaborer un plan d'aménagement de Barcelone, le plan Macia auquel Le Corbusier collabora. Dans ce plan, les principes de la Charte d'Athènes ont été retenus, comme le zonage servant à séparer les différentes fonctions dans la ville. Avec la guerre civile, ce plan fut abandonné et seules quelques commandes furent réalisées. Néanmoins, les idées du GATCPAC ont inspiré les urbanistes et les architectes des années 1980.

Une période de crise : le franquisme

De 1939 à 1975, la question du piéton et de son rapport à l'espace public a souffert des orientations du régime franquiste. Délaissée au profit de Madrid jusqu'en 1950, Barcelone a été victime d'une spéculation foncière effrénée. Elle a vu aussi la « disparition des éléments les plus actifs de la dynamique culturelle (...) accentuée par la politique de *castillanisation* à outrance et la censure, armes favorites du franquisme » (Henry, 1992 : 27).

La corruption de l'administration municipale a permis aux pires opérations urbanistiques de se produire à Barcelone, principalement durant les années 1960, dans un contexte de forte croissance économique. L'administration barcelonaise s'est désengagée de ses responsabilités envers sa ville et a toléré la polarisation de l'espace urbain. La dégradation et le dépeuplement du centre historique et son élargissement se sont ajoutés à l'entassement de la population dans certains districts urbains (Gràcia, Sants, Sant Gervasi, Sant Andreu, etc.), pendant que se multipliaient les cités ouvrières dans la périphérie industrielle, souvent au moyen du squattage.

Au début des années 1980, la ville de Barcelone a dû composer avec 25 années de franquisme. Après l'entrée de l'Espagne dans la communauté européenne, la municipalité barcelonaise poursuivit deux objectifs principaux : rattraper le retard accumulé en aménagement urbain et prendre sa place parmi les grandes métropoles européennes.

Du plan aux projets : pour affirmer la démocratie à travers l'aménagement d'espaces publics

Durant la période dite de transition à la démocratie, un plan d'urbanisme métropolitain a été mis au point. Préparé au cours d'une période marquée par les luttes urbaines, le plan devait répondre aux revendications populaires concernant le logement, l'enseignement et les espaces publics. Lors d'une conférence tenue à Montréal en septembre 1985, Oriol Bohigas, alors directeur du service d'urbanisme de Barcelone, a exposé les points forts et les points faibles de ce plan. Ainsi, le plan a permis de réduire la densité de population de la ville, de contrôler la spéculation foncière, et de réserver une place importante aux espaces publics. Toutefois, on peut déplorer le manque de flexibilité du plan, ainsi que le manque de communication entre les architectes et les ingénieurs. Le plan était également contradictoire au sujet de la réalité physique et sociale et des projets de grandes infrastructures, comme les autoroutes urbaines. Enfin, le plan présentait une vision globale de la ville qui empêchait de saisir la réalité des quartiers.

Au début des années 1980, Pasqual Maragall, maire de Barcelone, a confié à l'architecte Oriol Bohigas l'organisation de la politique d'aménagement de la ville. Dans un contexte politique de retour à la démocratie, l'espace public se devait d'être le symbole et le véhicule de la démocratisation (la « monumentalisation » était à l'ordre du jour) ainsi qu'un lieu d'appropriation de la sphère politique par les citoyens (Marti Casanovas, 2006). Il s'agissait de combler les retards en organisant les projets en fonction de l'espace public, porteur des valeurs urbaines, sociales et culturelles que l'on voulait réaffirmer (Gourdon, 2000 ; Berdoulay et Morales, 1999). C'est à travers le principe de démocratie que l'espace public barcelonais a été pensé. Par la mise en place de la participation citoyenne, l'espace public barcelonais tendait à être en adéquation avec les aspirations des différents usagers (piétons, touristes). Néanmoins, comme le signalait Oriol Bohigas lors de sa conférence à Montréal, « la participation citoyenne est impossible à organiser autour d'un plan d'urbanisme, cela doit être mené à partir de projets très concrets ». C'est pourquoi la stratégie du « ponctualisme » a été mise au point par l'équipe de Bohigas. Elle reposait sur des interventions ponctuelles centrées sur l'espace public et réparties sur l'ensemble du territoire urbain. Cette stratégie a facilité l'aménagement de places publiques et de jardins en collaboration avec les comités de citoyens. La réflexion s'est organisée à la fois à l'échelle métropolitaine ainsi qu'à l'échelle du quartier. L'action centrale se dessinait autour des voies de communication, puisque « la recomposition de la ville passe par l'aménagement de la rue » (Gourdon, 2000 : 61). En effet, Bohigas et son équipe, refusant le modernisme véhiculé par le mouvement fonctionnaliste qui voulait éliminer la rue, privilégiaient au contraire cette dernière ainsi que les piétons. Depuis cette époque, la ville de Barcelone est citée en exemple dans l'art de la requalification urbaine, et comme modèle d'inspiration pour d'autres villes d'Espagne, de France ou d'ailleurs. Les Jeux olympiques de 1992 ont été l'occasion d'une transformation



urbaine d'une ampleur exceptionnelle.

La réussite de la politique d'Oriol Bohigas repose sur trois facteurs principaux : « une vision urbaine d'ensemble ; la réinscription de la dimension de promenade dans la ville ; le soin des détails d'aménagement pour concilier tradition et renouvellement et pour garantir la durabilité dans le temps » (Gourdon, 2000 : 61). Jausse a profondément marqué les projets d'urbanisme depuis cette époque et jusqu'à nos jours.

Afin de mieux cerner les particularités des espaces publics barcelonais au regard de la problématique piétonne et de la culture du *paseo* nous allons nous référer à quelques exemples de *rambla* ou de *paseo* aménagés dans différents secteurs de la métropole barcelonaise, selon les principes mis en vigueur au tournant des années 1980.

Monumentalisation de l'espace public

Il est intéressant de constater l'importance, au cœur des espaces publics, de l'œuvre d'art, symbole de mémoire mais aussi de contemporanéité. Ces deux dimensions véhiculées par l'art retiennent l'attention des urbanistes et architectes du moment. Ces derniers ont fait de Barcelone une ville qui valorise l'ouverture sur le monde, au moyen d'œuvres d'art réalisées par des artistes étrangers. La figure 4 souligne l'importance de ces deux esprits qui appartiennent au quotidien des Barcelonais. De plus, ils confèrent un potentiel touristique considérable à Barcelone. Toutefois, ces orientations ont suscité de nombreuses critiques concernant le caractère

Figure 4a Sculpture de l'architecte Rovira face à l'Ensanche



Source : Sylvie Miaux

Figure 4b Sculpture contemporaine au cœur de l'espace public



Source : Sylvie Miaux

ambivalent de la ville (Marti Casanovas, 2006).

La « monumentalisation » de l'espace public peut également adopter d'autres formes. Comme le signale Béatrice Sokoloff, « Les espaces publics de Barcelone évoquent à cet égard un grand musée à ciel ouvert, à l'échelle de la ville » (1999 : 67).

La figure 5 illustre la mise en scène de l'espace public en tant que musée à ciel ouvert, œuvre du quotidien fondée sur la surprise, l'invitation à la découverte d'un objet

Figure 5 Quand l'art crée la surprise
(entrée du Parc de l'Espanya industrial)



Source : Sylvie Miaux

une invitation à la découverte, à l'inattendu. Le piéton, qu'il soit habitant de Barcelone ou seulement en visite, y trouve un espace public aéré et divertissant, surprenant par les œuvres exposées. Dimensions abstraites, physiques et sensibles viennent à sa rencontre à travers ce type d'aménagement.

Le maintien de la promenade élément fort de l'espace public barcelonais : *rambla* et *passeig*

La reconnaissance de la culture du *paseo* a fortement influencé la réinscription de la promenade dans les rues de la cité. « Barcelone est une ville de rues. Les rues ont une importance fondamentale qui dépasse leur fonction de connexion et qui les place comme des lieux complexes de relations citoyennes » (Borja et Muxi, 2003 : 150). Tout en assumant la diversité des rues dans la ville : *rambla*, *passeig* (*paseo* en castillan) ou *avenida*, et en valorisant la place du piéton dans l'espace public, les urbanistes et les architectes ont lancé un processus de requalification et de consolidation de l'espace urbain. Ainsi, ils ont urbanisé certaines zones et ont créé de nouveaux itinéraires urbains : « une conception visant à créer des séquences significatives d'espaces urbains est élaborée actuellement de manière systématique » (Sokoloff, 1999 : 65). Par exemple, dans le secteur de Nou Barris, plusieurs places publiques s'articulent au réseau des voies secondaires à fort caractère urbain que sont la Via Júlia, l'avenue Rio de Janeiro et le *passeig* de Valldaura. Dans le quartier de Sant Andreu, l'axe piétonnier a été un des premiers projets de parcours reliant plusieurs espaces publics. Les espaces piétonniers ne se limitent pas à une zone, comme c'est le cas dans de nombreuses villes françaises. Au contraire, ils s'organisent en axes faisant lien entre différents nœuds de la ville. L'itinéraire urbain favorise le lien entre les diverses parties de la ville pour en faire un tout consistant et expressif (Sokoloff, 1999 : 65).

Afin d'illustrer les particularités de ces espaces de promenade, nous les aborderons en considérant deux types de voies caractéristiques de l'espace public barcelonais : la *rambla* et le *passeig*.

La *rambla* constitue un élément représentatif de la culture barcelonaise à tel point que celle-ci « est à la fois un des lieux primordiaux d'activités et l'espace public par



excellence de la ville» (Borja et Muxi, 2003 : 150). Barcelone est une ville conçue pour la promenade. Il existe plusieurs formes de *rambla*. La première, que nous qualifions de classique, concerne des projets récents comme les *ramblas* de Sant Andreu, de Catalunya ou de Poble Nou. Ses dimensions varient pour mieux en affirmer l'usage piétonnier. On mise aussi sur le revêtement des sols et le mobilier urbain afin d'obtenir une certaine unité ainsi que la continuité des surfaces piétonnes. La seconde forme de *rambla* a fait l'objet d'interprétations variées, surtout en ce qui concerne le traitement réservé à son esplanade centrale. Celle-ci a parfois été surélevée afin de permettre la construction d'un stationnement sous-terrain ou pour tirer parti du modelé du sol, ce qui accentue l'autonomie de la promenade et en fait un espace protégé. La Via Júlia est un des premiers aménagements à avoir été réalisé de cette manière (figure 6).

Figure 6 La Via Júlia



Source : Jordi Borja, Zaida Muxi. *Op.Cit.*, 2003, p.151

Le concept de la *rambla* demeure central dans les nouveaux aménagements, comme une tradition que l'on souhaite maintenir. À tel point que le terme *rambla* est même utilisé pour désigner des voies qui ne possèdent pas les caractéristiques classiques de cette dernière, ce qui dénote l'importance que lui accordent les Barcelonais.

Afin que la voie publique serve de lien entre pratiques traditionnelles et activités contemporaines, l'urgence de requalifier certains quartiers a parfois abouti à la réalisation de formes particulières de *ramblas*, comme celle de Prim. Faisant 60 m de large et 2,5 km de long, elle est devenue une sorte de parc linéaire au cœur d'un quartier d'habitation typiquement moderne, avec ses grands blocs isolés. De façon générale, le type de voie retenu semble dépendre en partie des caractéristiques morphologiques et socioculturelles du quartier. Nous avons remarqué que ce sont des considérations

Figure 7 La Diagonal : un nouvel espace de déambulation, septembre 2004



Source : Sylvie Miaux

liées aux usages qui ont amené à définir comme *rambla* le prolongement de l'avenue Diagonal⁸ au-delà de Plaça de les Glòries (figure 7).

Récemment, l'avenue Diagonal a été prolongée vers la mer. Il s'agit d'un large espace piétonnier central qui conserve la forme des *ramblas*⁹ (figure 7). L'avenue Diagonal a été aménagée en tenant compte de la mise en service du tramway qui circule sur les côtés extérieurs de la *rambla*, dans des zones de végétation. Mais l'organisation de cet espace met en évidence la particularité de

l'espace public barcelonais pour lequel le piéton est roi. Les voitures circulent de chaque côté alors qu'une frontière d'arbres ceinture l'espace piétonnier. Il s'agit d'un espace de vie quotidien pour les personnes demeurant dans ce quartier, espace qui permet une revalorisation d'une zone où les friches industrielles sont omniprésentes dans le paysage. Beaucoup de personnes âgées résident sur les abords de cette *rambla*. Cet aménagement facilite le déplacement dans un cadre agréable et sécurisé.

Il se situe dans la continuité de la culture du *paseo*, propre à Barcelone. Par exemple, comme nous le rappelle Ignasi de Lecea : « Les gens se promenaient beaucoup pour se mettre en scène au XIX^e siècle. Les *ramblas* correspondaient à un lieu de promenade et de mise en scène, où les attitudes étaient codées. De nos jours, la mise en scène est toujours présente, néanmoins le *paseo* est davantage lié à l'activité commerciale »¹⁰.

De nos jours, la *rambla* est un élément important de l'espace urbain barcelonais, et elle est présente dans plusieurs aménagements récents. Cela se traduit de différentes manières, depuis la construction de la *rambla* jusqu'à la seule utilisation du nom qui est un symbole de la ville.

Figure 8
La Rambla del mar :
un prolongement vers la mer,
décembre 2004



Source : Sylvie Miaux

et trottoirs latéraux, le *passeig* « trouve dans les douze voies (ségréguées) de circulation, les vastes trottoirs et différents types d'esplanade du Moll de la Fusta, une expression contemporaine très puissante » (Sokoloff, 1999 : 67) (figure 9).

Ce *passeig* s'étire jusqu'au Passeig Marítim (voir figure 8), complétant ainsi l'ensemble des promenades du nouveau front de mer.

La *Rambla del mar* constitue un autre type d'espace de déambulation qui correspond davantage à une promenade qu'à un secteur piétonnier à usage quotidien (figure 8). Celle-ci fait le lien entre la fin de la *rambla* centrale et un secteur commercial et de loisirs (aquarium, cinéma 3D, etc.).

Dans la construction de cette *rambla*, l'utilisation du bois (teck) et de l'acier symbolise l'industrie navale, et les formes ondulées, la mer. La présence de dénivelés signale les espaces de repos, là où certaines personnes installent leurs serviettes pour prendre un bain de soleil. Ainsi, le *paseo* prend possession d'un espace autrefois délaissé : le bord de mer est devenu un espace très fréquenté par les touristes qui viennent y trouver un peu de fraîcheur et de calme.

Quant à la forme du *passeig*, il s'agit d'un type de voie qui permet l'articulation d'usages divers. Comme il offre une combinaison complexe de voies de circulations, contre-allées, esplanades



Figure 9a Moll de la Fusta



Source : *Boulevards, rondas, parkways... des concepts de voies urbaines. Sous la direction de Jean-Loup Gourdon. Paris : Ed. CERTU, Plan urbain, 2000, p.65*

Dans la continuité des aménagements réalisés en bordure de mer, sur le Passeig Marítim de la Barceloneta, on peut apercevoir un espace de promenade où l'agencement du mobilier urbain invite à la contemplation du panorama (figure 10). Les sièges sont disposés de telle façon que les personnes peuvent s'isoler ou bien rechercher le contact avec les autres. Cet espace est aménagé en fonction de la mise en scène du panorama de moments de repos ou de distraction, de réflexions, voire de rencontres. L'expérience du déplacement s'enrichit d'une dimension d'ouverture sur l'environnement parcouru.

**Figure 9b
Profil du Passeig de Colon - Moll de la Fusta**



Source : *Gourdon (2000 : 66)*

À travers l'exemple du Passeig Marítim, on peut voir «la formalisation des relations entre des éléments apparemment aussi antithétiques du point de vue des usages qu'une autoroute de ceinture, une grille de voirie urbaine et toute une gamme d'espaces de promenade est résolue de façon audacieuse» (Sokoloff, 1999 : 67). Cette complexité est visible à travers le profil du Passeig de Colon (figure 9b).

**Figure 10 Vue sur la mer, mars 2003
(Passeig Marítim de la Barceloneta)**



Source : *Sylvie Miaux*

Conclusion

La nécessité d'aménager des espaces propices à la promenade, partie intégrante de la culture barcelonaise, a déterminé, en partie, l'aménagement de la ville de Barcelone. La culture du *paseo* a renforcé à la fois la dimension symbolique et physique de l'espace public, dans la mesure où la promenade s'inscrit dans une forme urbaine particulière, moteur de sociabilités qui se tissent dans le mouvement. À Barcelone, on assiste à un arrimage des différentes dimensions de l'espace public qui permet aux piétons de dépasser le simple statut d'usager pour atteindre celui d'acteur. La démocratisation des espaces publics barcelonais a permis au piéton de devenir acteur de son mouvement, de ses rencontres. Les villes qui souhaitent à présent s'inspirer du modèle barcelonais doivent intégrer les différentes dimensions de l'espace public tout en l'inscrivant dans la culture locale en tant que support de la vie publique. Enfin, le travail de mise en scène des différents lieux de promenade (*ramblas*, *passeigs*) renforce la richesse de l'expérience des piétons, en y intégrant l'effet de surprise (Berdoulay, 2004 : 134).

Notes

- 1 Le mouvement est au cœur des dynamiques de nos sociétés. Il l'est sur le plan social, économique et urbanistique. Voir Allemand *et al.* (2004 : 21).
- 2 Les voies civiques intègrent non seulement les circulations piétonne et motorisée, mais elles permettent aussi une grande diversité d'usages civiques, leur construction incluant souvent des éléments en sous-sol (stationnements et infrastructures diverses) (Sokoloff, 1999 : 65).
- 3 *La culture du paseo* est un élément important de la culture urbaine barcelonaise à travers une forme originale de lieu de promenade, la *rambla*.
- 4 La *rambla* place le piéton au centre de la voie de circulation.
- 5 Signifie torrent qui vient de la montagne, sur lequel la première *rambla* a été construite sous forme de chemin extérieur à la muraille de Barcelone au XIII^e siècle. Au XV^e siècle, la *rambla* devint la colonne vertébrale de la ville et au XVIII^e une voie importante qui a influencé la forme actuelle de la ville.
- 6 Le dragon Sant Jordi, du sculpteur André Nagel.
- 7 C'est le nom de l'entreprise qui s'y trouvait.
- 8 Grande avenue qui traverse la ville de Barcelone en diagonale, voir le plan.
- 9 Il s'agit d'une forme particulière d'axe de circulation, dans laquelle la place réservée aux piétons est centrale.
- 10 Extrait de l'entretien réalisé avec Ignasi de Lecea, le 20 mars 2004.



Bibliographie

- ALLEMAND, Sylvain, ASCHER, François et LÉVY, Jacques (2004) *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*. Colloque de Cerisy. Paris, Belin.
- BENJAMIN, Walter (1979) *Correspondances*. Paris, Aubier.
- BERDOULAY, Vincent et SOUBEYRAN, Olivier (2002) *L'écologie urbaine et l'urbanisme. Aux fondements des enjeux actuels*. Paris, Éditions la Découverte.
- BERDOULAY, Vincent (2004) À propos de la forme urbaine. Dans Nathalie Blanc, Jacques Lolive, Gérard Chouquer et Dominique Boullier (dir.) *Aimons la ville*, Paris, Éditions de l'Aube.
- BERDOULAY, Vincent et MORALES, Montse (1999) Espace public et culture : stratégies barcelonaises. *Géographie et cultures*, n° 29, pp. 79-95.
- BOHIGAS, Oriol (1985) *Aménager l'environnement urbain*. Conférence prononcée à Montréal en septembre 1985.
- BOHIGAS, Oriol (1986) *Reconstrucción de Barcelona*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo [rapport interne].
- BORJA, Jordi et MUXI, Zaida (2003) *El espacio publico: ciudad y ciudadanía*. Barcelona, Electa.
- CERDA, Ildefonso (1979) *La théorie générale de l'urbanisation*. Paris, Seuil.
- COROMINAS i AYALA, Miquel (2002) *Los orígenes del Ensanche de Barcelona*. Barcelona, UPC.
- DA COSTA GOMES, Paulo Cesar (2002) *A condição urbana: ensaios de geopolítica da cidade*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil.
- DAMERY, Claude (1999) L'architecte sans l'usager. *Urbanisme*, n° 307.
- DUPUY, Gabriel (1991) *L'urbanisme des réseaux*. Paris, Armand Colin.
- GOURDON, Jean-Loup (2000) *Boulevards, rondas, parkways... des concepts de voies urbaines*. Paris, CERTU.
- GRUET, Brice (2006) *La rue à Rome, miroir de la ville*. Paris, Presses de l'Université de Paris Sorbonne.
- HENRY, Guy (1992) *Barcelone, dix ans d'urbanisme : la renaissance d'une ville*. Paris, Éditions du Moniteur.
- JAUSSELY, Léon (1907) *Memoria, Proyecto de enlaces de la zona de Ensanche de Barcelona y de los pueblos agregados*. Barcelone, archives, microfilm.
- JOSPEH, Isaac (1995) «Prendre place» espace public et culture dramatique. Colloque de Cerisy. Paris, Éditions Recherches.
- JOSPEH, Isaac (1998) *La ville sans qualités*. La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube.
- LE BRETON, David (2000) *Éloge de la marche*. Paris, Éditions Métailié.
- LE GAL, Yan (2000) La marche, antidote à l'excès d'automobile. *Urbanisme*, n° 314.
- MARTI CASANOVAS, Miquel (2006) Barcelone (1979-2004) Monumentalité et renouveau de la voie publique. *Urbanisme*, n° 346.
- MIAUX, Sylvie (2005) *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.
- PAQUOT, Thierry (2006) *Des corps urbains, sensibilités entre béton et bitume*. Paris, Éditions Autrement.
- RATOUIS, Olivier (1993) Le sens de la marche, dans les pas de Walter Benjamin. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 57-58.
- SOKOLOFF, Béatrice (1999) *Barcelone ou comment refaire une ville*. Montréal, Presses de l'Université de Montréal.
- SOLNIT, Rebecca (2002) *L'art de marcher*. Arles, Actes Sud.