

## **Mémoire de fin d'études: Le rôle des rez-de-chaussée dans l'attractivité piétonnière ; focus sur la rue féronstrée à liège**

**Auteur :** Dubuisson, Emeline

**Promoteur(s) :** Courtejoie, Fabienne

**Faculté :** Faculté d'Architecture

**Diplôme :** Master en architecture, à finalité spécialisée en art de bâtir et urbanisme

**Année académique :** 2024-2025

**URI/URL :** <http://hdl.handle.net/2268.2/23032>

---

### *Avertissement à l'attention des usagers :*

*Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.*

*Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.*

---

# Rôle des rez-de-chaussée dans l'attractivité piétonnière : Focus sur la rue Féronstrée à Liège.

Travail de fin d'études présenté par Emeline DUBUISSON en vue de l'obtention du grade de Master en Architecture



Sous la direction de Fabienne COURTEJOIE  
Université de Liège – Faculté d'architecture  
Année académique 2024-2025

Université de Liège – Faculté d’architecture

# Rôle des rez-de-chaussée dans l'attractivité piétonnière : Focus sur la rue Féronstrée à Liège.

Travail de fin d’études présenté par Emeline DUBUISSON en vue de l’obtention du  
grade de Master en Architecture

Sous la direction de Fabienne COURTEJOIE  
Année académique 2024-2025

# Remerciement

Ce travail s'est construit petit à petit, avec ses moments de doute, ses avancées imprévues et ses phases d'observation parfois solitaires, parfois stimulantes. Il m'a beaucoup appris, non seulement sur le sujet, mais aussi sur ma manière de regarder la ville.

Je tiens d'abord à remercier ma promotrice, Fabienne Courtejoie, pour ses retours précis, toujours justes, et pour la liberté qu'elle m'a laissée dans ce travail. Son accompagnement m'a permis d'explorer le sujet avec exigence, mais aussi avec sensibilité.

Enfin, un grand merci à mes proches, famille, ami·e·s, pour leur soutien constant. Pour les discussions, les encouragements, les moments de pause nécessaires. Ce travail, je l'ai porté seule sur le papier, mais jamais seule dans les faits.

Merci à vous.



# Résumé

Ce mémoire est né d'une envie de regarder la ville autrement, à hauteur d'œil. En arpentant la rue Féronstrée à Liège, je me suis demandé ce que les rez-de-chaussée racontent, ce qu'ils montrent ou cachent, et comment ils influencent notre envie de marcher, de s'arrêter, de vivre la rue.

À travers une grille d'analyse inspirée de lectures en architecture, urbanisme, j'ai observé chaque façade, chaque seuil, chaque vitrine, pour comprendre comment s'organisent les ambiances piétonnes. Le travail de terrain, mené en octobre 2024, s'est appuyé sur des relevés, des photos, des parcours à pied, et des coupes et élévations dessinées pour rendre compte de l'expérience urbaine.

Ce que j'ai vu, c'est une rue pleine de contrastes : des espaces vivants, d'autres vides ; des façades accueillantes, d'autres fermées. Une rue traversée, mais rarement habitée. À partir de ces constats, j'ai proposé quelques pistes concrètes pour réactiver les rez-de-chaussée : rendre visibles les usages, travailler les seuils, encourager des occupations légères. Pas pour tout transformer, mais pour aider la rue à mieux dialoguer avec celles et ceux qui la traversent au quotidien.

# L'usage de l'IA

L'intelligence artificielle a été utilisée ici comme un appui rédactionnel ponctuel, dans une logique d'amélioration stylistique. Elle a permis de clarifier certains passages, d'affiner la formulation de phrases ou de renforcer la fluidité du texte, tout en respectant les idées développées à chaque étape du travail.

Plus concrètement, son utilisation s'est concentrée sur trois aspects :

- Reformulation, pour rendre le propos plus lisible sans en altérer le fond.
- Structuration du contenu, en veillant à une organisation fluide et logique des différentes sections.
- Vérification de la cohérence entre les paragraphes, afin de maintenir une continuité dans l'argumentation.

Il est important de préciser que l'IA n'a pas participé à l'élaboration des idées, des analyses ou des conclusions. Son rôle est resté celui d'un outil de relecture et d'appui linguistique, au service d'une écriture plus claire et structurée, sans jamais remplacer la réflexion personnelle menée tout au long de ce mémoire.

# Table des matières

<b>A. Introduction.....</b>	<b>1</b>
<b>B. Approche théorique.....</b>	<b>3</b>
1. Introduction .....	3
2. Le rez-de-ville.....	4
2.1 Le rez-de-ville et son rôle dans l'urbanisme piétonnier.....	4
2.2 Le plan de Nolli : une révolution dans l'organisation urbaine de Rome .....	5
2.3 L'évolution des rez-de-ville à travers les époques .....	6
2.4 La réinvention des rez-de-ville dans la ville contemporaine .....	7
2.5 Les plinthes urbaines .....	8
2.6 Le dessus des plinthes urbaines .....	10
2.7 Le frontage.....	12
2.8 Le bâtiment .....	13
2.9 La rue .....	14
2.10 Le trottoir.....	15
3 Le vélo, le piéton et la marche .....	16
3.1 L'accessibilité .....	16
3.2 Le vélo .....	17
3.3 Le piéton .....	18
3.4 Ville marchable.....	18
3.5 Le concept de marchabilité .....	19
3.6 La Marche aux trois personnes .....	20
4. L'attractivité piétonnière .....	22
5. Conclusion .....	24
5.1 Grille d'analyse .....	25
<b>C. Méthodologie .....</b>	<b>29</b>
1. Ancrage épistémologique.....	29
2. Déroulement et construction de la méthode .....	29
2.1 Premiers relevés photographiques et immersion sur le terrain .....	29
2.2 Travail de représentation graphique .....	30
3. Réorientation méthodologique .....	30
3.1 Limites de l'analyse comportementale initialement prévue .....	30
4. Une méthode structurée en trois temps .....	31
4.1 Lecture d'ensemble de la rue.....	31
4.2 Analyse détaillée des façades : les fiches d'identité .....	31
4.3 Analyse par section.....	32
5. Vers les recommandations.....	33
<b>D. Approche pratique.....</b>	<b>24</b>
1. Introduction .....	24

2.	Pourquoi la rue Féronstrée ? .....	24
3.	Contexte historique et transformation de la rue .....	25
3.1	La ville de Liège .....	25
3.2	Le quartier Hors-Château .....	1
3.3	La rue Féronstrée .....	1
4.	Les perspectives urbaines .....	42
4.1	Introduction cartographique : situer le regard, préparer la lecture .....	42
4.2	Lecture globale de la rue : Les perspectives, fil conducteur du regard piéton .....	50
4.3	Cartographie des perspectives : Six zooms pour lire la rue .....	50
4.4	Début du parcours : respiration urbaine et premières ouvertures .....	52
4.5	Séquence intermédiaires : fermetures, filtres et contrastes .....	53
4.6	Ruptures et variations : ambiances inattendues .....	54
4.7	Derniers cadrages : seuils symboliques et invitations à l'horizon .....	56
4.8	Conclusion : Relire la rue à hauteur de regard .....	60
5.	Lecture des rez-de-chaussée et relation avec la rue .....	62
5.1	Schéma de découpage et localisation des coupes .....	63
5.2	Section 1 : Coté colline & côté Meuse .....	64
5.3	Section 2 : Coté colline & côté Meuse .....	73
5.4	Section 3 : Coté colline & côté Meuse .....	82
5.5	Conclusion du chapitre : Une rue traversée, rarement habitée .....	90
6.	Recommandations .....	92
6.1	Redonner vie aux rez-de-chaussée vacants .....	92
6.2	Soigner les seuils et interfaces entre rue et bâtiment .....	93
6.3	Mobiliser des leviers urbains transversaux .....	95
E.	Conclusion .....	98
F.	Bibliographie .....	101
1.	Livres ; .....	101
2.	Thèses et mémoires ; .....	102
3.	Articles de revues ; .....	102
4.	Articles publiés sur le web ; .....	103
5.	Sources iconographique .....	104
G.	Table des illustrations .....	106

A

Introduction

# A. Introduction

Dans le cadre de ce travail de fin d'études, j'ai choisi de m'intéresser à un élément souvent sous-estimé, mais pourtant essentiel dans la perception et la vitalité de nos villes : les rez-de-chaussée. Plus précisément, mon étude se concentre sur leur rôle dans l'attractivité piétonnière, à travers un cas concret et local, la rue Féronstrée, située en plein cœur historique de Liège.

Pourquoi cette rue ? Parce qu'elle occupe une place stratégique dans le tissu urbain liégeois. À la fois axe de passage, lieu de commerce et espace de mémoire, la rue Féronstrée reflète les dynamiques, parfois complexes, qui traversent les centres-villes contemporains. Elle constitue un véritable laboratoire urbain où l'on peut observer comment l'architecture, les usages et les flux s'entremêlent dans l'espace public.

Ce travail se focalise donc principalement sur l'analyse des rez-de-chaussée de cette rue, tout en tenant compte de la relation avec les étages supérieurs, car l'ensemble du bâti influence la manière dont un piéton perçoit et traverse l'espace. Les rez-de-chaussée, en tant que première interface entre l'intérieur et l'extérieur, entre privé et public, ont un impact direct sur l'expérience des passants : leur transparence, leur accessibilité, leur animation visuelle ou fonctionnelle conditionnent en grande partie le plaisir (ou non) de marcher en ville.

Une rue active, où les vitrines sont ouvertes, les usages visibles, et les transitions fluides entre les bâtiments et le trottoir, crée des conditions favorables à la marche, à l'arrêt, à la rencontre. C'est ce lien entre l'architecture et les comportements piétonniers que je souhaite interroger à travers ce TFE.

La rue Féronstrée, autrefois commerçante et animée, connaît aujourd'hui un certain essoufflement. Pourtant, elle présente une grande variété de rez-de-chaussée, certains très ouverts et actifs, d'autres plus fermés, voire inoccupés. C'est cette diversité qui en fait un terrain d'étude particulièrement intéressant. Elle me permet de comparer différents types de configurations architecturales et d'observer leur effet sur l'attractivité de la rue, en particulier pour les piétons.

Dans un contexte où les villes cherchent à se réinventer, à redevenir des lieux vivants, accessibles et agréables à traverser, la revitalisation des centres urbains passe inévitablement par une réflexion sur les espaces publics, et notamment sur ceux que l'on touche du regard et que l'on longe en marchant : les rez-de-chaussée.

C'est dans cette perspective que s'inscrit ma question de recherche :

**Comment l'architecture des rez-de-chaussée influence-t-elle l'attractivité piétonnière et le comportement des usagers dans l'espace public ?**

Cette problématique s'intègre dans une réflexion plus large sur l'urbanisme, où la relation entre la ville et ses usagers, entre les formes construites et les pratiques quotidiennes, est au cœur des enjeux de transformation des espaces publics.

Trois hypothèses structurent cette recherche :

1. Les rez-de-chaussée actifs et transparents, qui présentent des vitrines visibles et des activités ouvertes sur la rue, augmentent l'attractivité piétonnière en favorisant l'interaction entre espace public et privé.
2. La diversité des usages présents en rez-de-chaussée (commerces, services, logements...) attire différents profils d'usagers, ce qui dynamise les flux piétonniers et encourage la mixité sociale.
3. À l'inverse, des rez-de-chaussée peu animés ou trop uniformes peuvent nuire à la vitalité de la rue en réduisant son attractivité visuelle et fonctionnelle.

À travers ce travail, je poursuis plusieurs objectifs :

1. Comprendre comment l'architecture et l'organisation des rez-de-chaussée peuvent favoriser ou freiner la fréquentation piétonnière.
2. Étudier la qualité visuelle, fonctionnelle et sociale des façades : leur transparence, leurs matériaux, leurs usages.
3. Identifier, à travers l'étude de la rue Féronstrée, des leviers concrets pour renforcer son attractivité piétonnière.

Ce TFE ne se veut pas seulement une analyse, mais aussi une source de propositions, en formulant à terme des recommandations concrètes pour contribuer à la revalorisation de cet axe emblématique de Liège. En plaçant les rez-de-chaussée au cœur de la réflexion, ce travail cherche à démontrer qu'ils sont bien plus qu'un décor urbain : ce sont des interfaces vivantes, capables de transformer l'expérience de la ville et d'en révéler tout le potentiel.



B

Approche théorique

## B. Approche théorique

### 1. Introduction

---

Avant d’observer concrètement la rue Féronstrée, il est indispensable de poser un cadre théorique solide pour comprendre les mécanismes qui sous-tendent l’attractivité piétonnière. Cette notion ne se limite pas à une simple question de flux ou de fréquentation. Elle touche à des aspects plus profonds, liés à la manière dont les piétons perçoivent, vivent et s’approprient l’espace urbain. Pour cela, il est nécessaire de clarifier plusieurs concepts clés, en les replaçant dans une réflexion plus large sur l’urbanisme, les dynamiques sociales et l’architecture des villes.

Les rez-de-chaussée, qui constituent le fil rouge de ce travail, y jouent un rôle fondamental. Bien plus que de simples bases de bâtiments, ils incarnent l’interface vivante entre les usagers et la ville. Ils influencent la manière dont une rue est perçue, fréquentée, animée. Comme le souligne Masboungi, ils « *portent l'image, l'identité, l'économie et le lien social de la ville* » (Masboungi, 2013). Leur transparence, leur accessibilité, leur capacité à accueillir des usages variés et à dialoguer avec l’espace public participent directement à rendre un lieu plus ou moins engageant pour les piétons.

Ce cadre théorique a pour but de déconstruire ces éléments, de les analyser et de les croiser pour dégager une grille de lecture cohérente. Il s’agira d’abord de comprendre le rôle spatial et symbolique des rez-de-chaussée dans la composition urbaine. Ensuite, nous explorerons la figure du piéton : ses pratiques, ses rythmes, ses ressentis, mais aussi les contraintes qui influencent sa manière de se déplacer. Enfin, nous aborderons les critères qui rendent une rue véritablement attractive : les formes bâties, les usages, l’ambiance, la lisibilité, ou encore le sentiment de sécurité.

Loin d’être une simple synthèse théorique, cette partie constitue un socle d’analyse pour la suite du travail. Les concepts abordés ici serviront à interroger, dans la partie pratique, la rue Féronstrée dans toute sa complexité. C’est en confrontant la théorie au réel que ce travail espère dégager des pistes concrètes pour penser une rue plus vivante, plus accessible et plus en lien avec ceux qui la traversent au quotidien.

## 2. Le rez-de-ville

---

Plutôt que de parler simplement de “rez-de-chaussée”, ce travail privilégie l’usage du terme “rez-de-ville”, plus large et plus riche de sens. Cette notion ne se limite pas au niveau bas des bâtiments ; elle désigne l’ensemble de la zone qui fait le lien entre le bâti et l’espace public. Le rez-de-ville inclut ainsi la plinthe, le dessus de plinthe, les vitrines, les seuils, mais aussi les trottoirs, les entrées, les retraits ou avancées, bref, tout ce qui participe à cette interface sensible entre l’intérieur et l’extérieur. C’est dans cet espace de contact que se joue une grande partie de la perception urbaine : c’est là que le passant lève les yeux, s’arrête, entre ou continue son chemin.

### 2.1 Le rez-de-ville et son rôle dans l’urbanisme piétonnier

Le rez-de-ville est bien plus qu’un simple socle architectural. Il représente un espace stratégique dans la construction d’une ville accueillante pour les piétons. En tant qu’interface directe entre les bâtiments et l’espace public, il joue un rôle central dans l’attractivité des rues, la vitalité commerciale et la qualité de l’expérience urbaine. C’est souvent à travers lui que s’exprime la première impression d’un lieu, que naît l’envie de s’attarder, de flâner, ou au contraire de fuir.

Dans les centres urbains, les rez-de-ville concentrent fréquemment des commerces, des services, des activités culturelles ou sociales. Ces usages, visibles et accessibles depuis la rue, favorisent les rencontres et les interactions spontanées, créant des lieux vivants et habités. Comme le rappelle Sylvie Laroche, « *les interactions entre ces espaces commerciaux et leur environnement urbain immédiat* sont essentielles pour créer une ambiance vivante et accueillante » (Laroche, 2016). Ce sont justement ces micro-interactions, ces regards échangés à travers une vitrine, ces allers et venues devant une devanture animée, qui donnent à la rue sa densité sociale.

Lorsque les rez-de-ville sont bien aménagés, avec des façades ouvertes, une diversité d’usages, une bonne accessibilité, ils ont le pouvoir d’inciter les passants à s’arrêter, explorer, s’engager dans la ville. Leur qualité conditionne la marchabilité des espaces urbains : une rue aux rez-de-ville dynamiques invite naturellement à la promenade, alors qu’une rue stérile ou fermée incite à l’évitement.

Mais à l’inverse, ces mêmes rez-de-ville peuvent aussi devenir des facteurs de repli ou de désengagement, lorsqu’ils sont vides, inactifs ou mal pensés. La vacance commerciale, la répétition monotone des façades, la présence dominante des accès de parking sont autant de freins à la vitalité d’une rue. Masboungi et Petitjean mettent d’ailleurs en garde contre cette neutralisation des rez-de-ville, affirmant que « *les rez de-ville opaques, encombrés d’entrées de parking et de commerces répétitifs, font oublier dans quelle ville on est* » (Masboungi & Petitjean, 2021). Autrement dit, lorsque l’interface entre la rue et le

bâtiment perd sa capacité à signifier, à interagir, à raconter quelque chose du lieu, c'est toute l'identité urbaine qui s'éteint.

Ainsi, à travers le prisme du rez-de-ville, ce qui se joue est bien plus qu'un simple enjeu architectural : il s'agit de réinterroger notre manière d'habiter et de vivre les espaces publics, à l'échelle du quotidien.

## 2.2 Le plan de Nolli : une révolution dans l'organisation urbaine de Rome



Figure 1 : Extrait du plan de Rome dit "Plan de Nolli" (1748). Source : Nolli, G. B. (1748), reproduction numérique par Mottet, S. (n.d.). <http://www.sylvainmottet.fr/NolliPiranesi1748/>, consulté le 3 mai 2025.

Dans une réflexion sur le rôle des rez-de-ville dans l'espace public, il est intéressant de revenir à un document qui, bien qu'ancien, propose une manière très actuelle de comprendre la ville : le plan de Rome réalisé en 1748 par Giovanni Battista Nolli. Ce plan ne se limite pas à représenter la ville d'un point de vue technique ou topographique. Il apporte une lecture sensible de l'espace, en distinguant clairement ce qui appartient à tout le monde de ce qui est privé.

La force de ce plan repose sur sa simplicité graphique. Les espaces accessibles au public, rues, places, églises, bâtiments publics, sont représentés en noir. À l'inverse, les espaces privés, comme les habitations ou les cours intérieures, apparaissent en blanc. Ce

contraste visuel rend immédiatement perceptible la manière dont la ville est structurée autour d'espaces de circulation, de rencontre, et d'échange, tout en conservant des lieux de retrait et d'intimité. Cette manière de représenter Rome met en valeur l'importance des interfaces entre le bâti et l'espace public, là où la ville se rend accessible, lisible, et habitée.

Ce que ce plan met en lumière, c'est que les espaces publics ne sont pas uniquement des lieux de passage. Ils ont un rôle social fort. Ils permettent aux gens de se croiser, de se rassembler, de vivre la ville. Les places, les seuils d'églises, les porches ouverts deviennent autant de points de respiration dans le tissu dense de la ville. En ce sens, le travail de Nolli nous rappelle que la forme même d'un espace influence les comportements de celles et ceux qui l'habitent ou le traversent.

Philippe Panerai souligne que cette organisation produit une hiérarchie qui dépasse la simple fonction. Les espaces publics ouverts favorisent les déplacements et les échanges, tandis que les espaces privés protègent l'intimité, tout en cadrant la ville et en définissant ses limites (Panerai, 2008). Le plan de Nolli propose donc une lecture de la ville où la forme participe directement à la vie collective.

## 2.3 *L'évolution des rez-de-ville à travers les époques*

Si le plan de Nolli a permis de poser un regard structurant sur les relations entre espace public et privé, il est tout aussi essentiel d'observer comment les rez-de-ville ont évolué à travers l'histoire, en fonction des changements sociaux, culturels et économiques.

Philippe Panerai, dans son analyse historique, retrace cette évolution à travers plusieurs exemples emblématiques. Il montre que les rez-de-ville ont toujours joué un rôle important dans l'organisation urbaine, mais que ce rôle s'est transformé selon les époques et les contextes.

Dans les villes antiques, comme à Pompéi, les rez-de-ville sont particulièrement ouverts sur la rue. Ils accueillent commerces, activités artisanales et échanges quotidiens. La ville se développe de manière relativement étale, avec une forte présence de l'activité humaine au niveau du sol. Cette proximité entre espace de vie et espace public donne aux rez-de-ville une fonction centrale dans la vie sociale.

Avec les villes médiévales et modernes, ce modèle évolue. La densification urbaine et la transformation des modes de vie conduisent progressivement à une verticalisation de la ville. Les bâtiments prennent de la hauteur, et les rez-de-ville perdent parfois leur rôle d'interface directe. On observe une montée en étages des fonctions résidentielles, tandis que le sol reste un espace de circulation et de commerce, mais parfois moins accessible, ou fragmenté.

Au XIX<sup>e</sup> siècle, à Paris, l'urbanisme haussmannien accentue cette séparation. Les rues sont redessinées, les perspectives élargies, les promenades embellies. Sous l'impulsion d'ingénieurs comme Alphand, la rue devient un espace structuré, codifié, pensé pour la fluidité et l'esthétique. Si la rue reste un lieu de sociabilité, les rez-de-ville, eux, tendent à se figer dans une certaine uniformité. L'échange spontané, le contact direct avec les habitants ou les commerçants se perd peu à peu. Le rez-de-ville devient façade, parfois décor, plutôt qu'espace vivant.

À Londres, après le grand incendie de 1666, une nouvelle typologie voit le jour avec les "cours anglaises", qui créent un recul entre le bâtiment et la rue. Cette configuration permet de gérer la topographie, mais aussi d'introduire plusieurs niveaux d'accès, ouvrant la voie à une ville en strates. Ce modèle inspire par la suite plusieurs projets modernes, comme le Brunswick Centre, qui tente au XX<sup>e</sup> siècle de réintégrer les rez-de-ville et même les sous-sols dans la dynamique urbaine, en multipliant les points d'entrée, les connexions, les usages (Panerai, 2008).

Ces évolutions montrent bien que les rez-de-ville ne sont pas des éléments figés. Leur fonction, leur visibilité, leur lien avec l'espace public dépendent directement des choix urbanistiques, des modes de vie, et des représentations de la ville à un moment donné.

## **2.4 *La réinvention des rez-de-ville dans la ville contemporaine***

Aujourd'hui, la question des rez-de-ville revient au cœur des préoccupations urbaines. Les mutations de la ville contemporaine, qu'elles soient sociales, écologiques ou économiques, obligent à repenser la manière dont les espaces du quotidien sont conçus. Les rez-de-ville ne sont plus seulement perçus comme des seuils, des lieux d'entrée ou de transition. Ils sont considérés comme de véritables espaces à part entière, capables de générer du lien social, d'encourager la rencontre, et de renforcer l'attractivité d'un quartier.

L'histoire a montré que ces rez-de-ville ont toujours été influencés par les formes urbaines et les pratiques de leurs époques. Mais aujourd'hui, le défi est double : il s'agit à la fois de préserver leur rôle de lien avec l'espace public et de les adapter aux besoins contemporains. Cela passe par des interventions ciblées, qui favorisent la mixité fonctionnelle, encouragent la diversité des usages, renforcent l'accessibilité et améliorent les continuités piétonnes. Il ne s'agit plus seulement de les activer commercialement, mais de les rendre vivants, lisibles, accueillants.

Dans cette perspective, les réflexions théoriques de ces dernières décennies, notamment celles portées par Masboungi, apportent un éclairage précieux. Elle insiste sur l'importance de repenser les rez-de-ville comme des espaces urbains à part entière, capables de porter l'image, l'économie et l'identité de la ville. Le réaménagement de ces espaces ne



doit pas seulement répondre à une logique fonctionnelle, mais aussi à une volonté de créer des lieux de sociabilité, ouverts et accessibles à tous (Masboungi, 2013).

En ce sens, les enseignements du plan de Nolli, et plus largement les évolutions historiques des rez-de-ville, peuvent encore inspirer les villes d'aujourd'hui. En réaffirmant l'importance d'une organisation claire des seuils entre public et privé, en favorisant l'ouverture, la diversité, et l'appropriation collective, ils offrent des pistes concrètes pour réactiver les rez-de-ville comme moteurs de vie urbaine.

## 2.5 Les plinthes urbaines

La notion de « plinthe urbaine » renvoie aux espaces situés au rez-de-chaussée des bâtiments, précisément là où ceux-ci entrent en contact direct avec la rue et les espaces publics. Ces plinthes constituent l'interface immédiate entre l'intérieur des constructions et la vie extérieure de la rue, formant ainsi le premier niveau d'interaction entre la ville et ses usagers.

Lorsqu'elles sont réussies, les plinthes urbaines offrent une diversité d'activités telles que des commerces, cafés ou services, contribuant à une ambiance accueillante et animée. Masboungi et Petitjean rappellent d'ailleurs que « *Les rez-de-chaussée, c'est la plinthe de la rue, où se joue la capacité à "faire ville", en favorisant une multiplicité d'usages* » (Masboungi & Petitjean, 2021). Ce sont ces usages multiples qui donnent vie aux espaces publics et qui permettent aux habitants comme aux visiteurs de s'approprier la rue, chacun à leur manière.

Pourtant, l'urbanisme fonctionnel traditionnel n'a pas toujours su tirer parti de ces espaces. Considérées parfois comme de simples zones techniques ou comme des frontières strictes entre public et privé, les plinthes urbaines ont longtemps souffert d'une approche rigide, limitant leur potentiel d'animation. Aujourd'hui, il apparaît nécessaire de réintroduire de la flexibilité dans leur aménagement, afin d'accueillir des activités variées, formelles comme informelles. La qualité architecturale des façades, leur transparence, leur ouverture sur la rue, ainsi que le soin apporté aux matériaux employés, deviennent des leviers concrets pour renforcer l'attractivité des quartiers et favoriser une appropriation positive de l'espace public.





Figure 2 : Schéma d'une plinthe urbaine. Schéma réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, mars 2025.

## 2.6 Le dessus des plinthes urbaines

L'analyse du rez-de-ville ne se limite cependant pas aux plinthes. Juste au-dessus se trouvent les étages supérieurs, souvent moins étudiés, mais pourtant intimement liés à la manière dont on perçoit la rue. Ces étages accueillent habituellement des logements, des bureaux ou des ateliers, et prolongent visuellement l'animation initiée au niveau du rez-de-ville.

Fenêtres, balcons, corniches et autres éléments architecturaux assurent cette continuité entre les différents niveaux de la façade. Lorsque ces détails sont pensés avec soin, ils créent une cohérence visuelle appréciée des piétons. Une façade harmonieuse et ouverte, par exemple dotée de balcons végétalisés ou de grandes fenêtres, participe directement à la qualité de l'espace public. Inversement, l'absence d'attention portée à ces niveaux supérieurs peut altérer la perception générale d'une rue, en rompant la continuité entre la plinthe et les étages.

Ainsi, les étages situés au-dessus des plinthes méritent une attention particulière lors de la conception architecturale. La façade d'un bâtiment doit être envisagée dans sa globalité, comme un ensemble cohérent et articulé, où chaque niveau apporte quelque chose de complémentaire. Le rez-de-ville introduit les interactions directes et spontanées, tandis que les étages supérieurs enrichissent l'expérience visuelle et confortent l'identité d'un quartier. C'est dans cet équilibre subtil entre plinthes et étages supérieurs que se construit véritablement l'attractivité piétonnière d'une rue.



Figure 3 : Schéma du dessus de la plinthe urbaine. Schéma réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, mars 2025.

## 2.7 Le frontage

Frontage = Espace de terrain situé entre la base d'une façade et la limite de la chaussée.<sup>1</sup>

Dans la continuité des notions de plinthes urbaines et des étages situés au-dessus, il est utile d'introduire le concept de « frontage », qui complète cette réflexion sur l'interface entre les bâtiments et la rue. Cette notion, notamment développée par Soulier, vient enrichir la compréhension de l'espace qui relie le domaine privé des bâtiments à l'espace public des rues (Soulier, 2012).

Le frontage, issu principalement de l'urbanisme nord-américain, définit précisément la zone située entre la base d'une façade et la limite de la chaussée. Cette zone peut inclure à la fois des espaces privés (jardins, terrasses, perrons) et des espaces publics (trottoirs, mobilier urbain). Soulier explique que « *le mot frontage joue en fait un rôle important dans le vocabulaire de l'urbanisme aux USA, où il désigne vraiment l'espace de bord de rue, tant privé que public, qui s'étend devant un riverain* » (Soulier, 2012). Ce concept est au cœur des théories urbaines contemporaines, en particulier celles portées par les New Urbanists<sup>2</sup>, qui distinguent clairement deux types de frontage : le frontage privé, constitué des éléments appartenant directement aux bâtiments (par exemple les perrons, entrées, vérandas), et le frontage public, comprenant trottoirs et mobilier urbain.

Dans son analyse, Soulier met également en avant deux catégories de frontages selon leur capacité à générer de l'interaction urbaine : les frontages actifs et les frontages stérilisés.

Le frontage actif correspond à une interface vivante entre la rue et les bâtiments. Ce type d'espace favorise les échanges visuels et sociaux, en offrant aux passants une diversité d'éléments à observer tout au long de leur parcours. Soulier souligne que « *l'activité dans les frontages encourage à marcher dans les rues, car même en l'absence de boutiques, on ne s'ennuie alors pas : la diversité de petites scènes bercent l'attention* » (Soulier, 2012). Ce type d'aménagement rend les rues accueillantes et vivantes, facilitant les déplacements piétons et cyclistes, tout en renforçant le sentiment de sécurité et de proximité entre habitants et visiteurs.

À l'opposé, le frontage stérilisé désigne une configuration urbaine où les bâtiments ne s'ouvrent pas sur l'espace public. Dans ces cas-là, les entrées sont cachées ou inexistantes depuis la rue, et aucune interaction n'est possible entre les passants et les riverains. Soulier remarque à ce sujet que, dans ces espaces, « *des terrains privés sont adjacents à la rue devant les immeubles riverains, mais ils ne s'y présentent pas de front* », ce qui crée une atmosphère urbaine monotone et peu accueillante (Soulier, 2012). L'absence

---

<sup>1</sup> Source : <https://www.lalanguefrancaise.com/dictionnaire/definition/frontage>

<sup>2</sup> Les New Urbanists forment un mouvement nord-américain apparu dans les années 1980, prônant un urbanisme à échelle humaine, fondé sur la mixité des usages, la densité maîtrisée, la réduction de la place de la voiture, et la revalorisation des frontages comme interfaces actives entre l'espace privé et la rue.



d'animation transforme alors la rue en un simple lieu de passage, souvent bordé de clôtures opaques ou de parkings, réduisant fortement l'intérêt d'un déplacement piéton.

Enfin, Soulier évoque la notion de ligne de frontage, également connue sous le terme d'« alignement » en Belgique. Cette ligne correspond précisément à la limite physique entre le domaine public de la rue et la propriété privée des bâtiments. Selon Soulier, cette frontière est « *la limite d'une propriété privée qui la sépare du domaine public de voirie* » (Soulier, 2012). Cette ligne structure visuellement la rue, permettant aux piétons de distinguer facilement les espaces accessibles à tous des zones privées plus intimes. Elle assure également la continuité visuelle et spatiale du frontage, permettant une meilleure lisibilité de l'espace public..

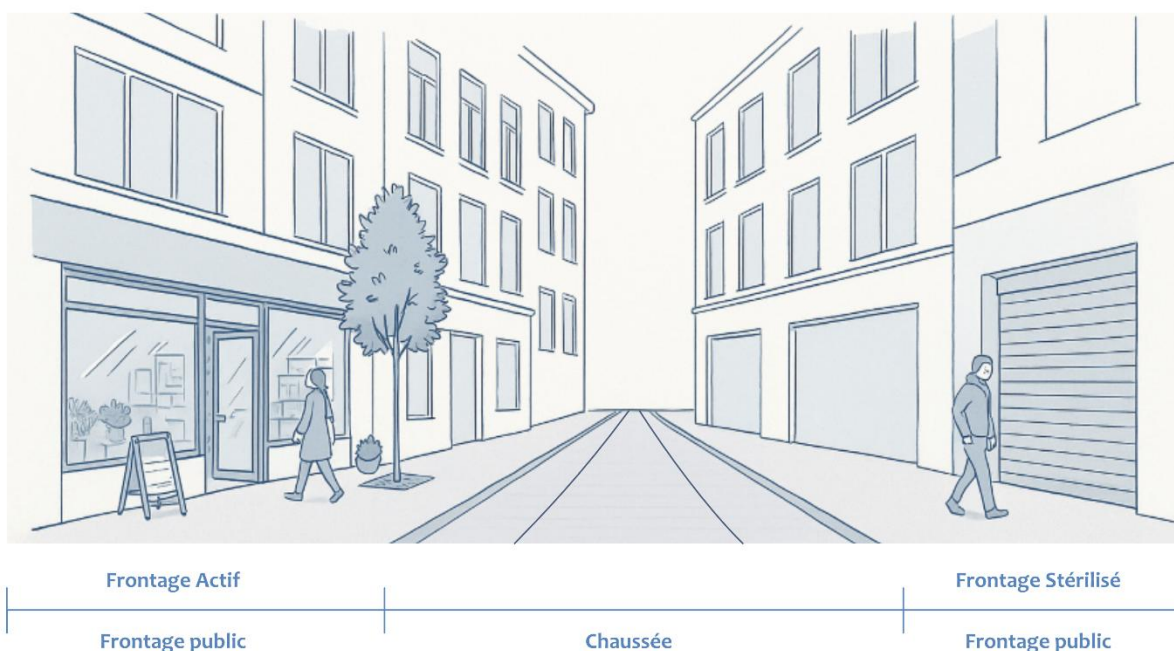


Figure 4 : Schéma du frontage. Schéma réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, mars 2025.

## 2.8 Le bâtiment

Quand on parle du bâtiment dans la ville, il ne s'agit pas seulement d'une structure qui abrite des fonctions : c'est aussi un acteur à part entière de l'ambiance urbaine. Il dialogue avec la rue, influence notre manière de nous déplacer, de regarder autour de nous, voire de nous sentir à l'aise ou non dans un espace. Comme le souligne Quizhpe Paulina, « *l'organisation des façades, la présence de seuils et la qualité des transitions entre l'espace bâti et la rue sont des éléments structurants qui conditionnent l'appropriation de l'espace public par les piétons* » (Quizhpe Paulina, 2019). En d'autres termes, la façon dont un bâtiment s'ouvre (ou non) sur la rue peut inciter à la flânerie, à l'arrêt, à l'échange, ou au contraire, à

l'évitement. Dans une étude menée à Bruxelles, Ninane insiste également sur l'importance des petits détails en façade : « *clôtures, perrons, grilles ou jardins de façade* » façonnent la perception que l'on a d'un quartier, et influencent notre envie d'y marcher. Ces éléments, souvent discrets, jouent pourtant un rôle majeur dans la façon dont les gens vivent l'espace public (Ninane , 2021). Finalement, le bâtiment, dans sa manière de s'exprimer vers la rue, peut soit participer à une ville plus lisible, accueillante et vivante, soit contribuer à la rendre plus fermée et distante.

## 2.9 La rue

La rue, c'est d'abord un lieu de vie. On y marche, on y parle, on y fait ses courses, parfois même on s'y retrouve sans l'avoir vraiment prévu. Elle ne se résume pas à un axe de déplacement : elle est un cadre de vie à part entière, façonné autant par l'architecture qui la borde que par les pratiques qui l'habitent. Comme le rappellent Cadot, Cassia et Castro, « *la rue est d'abord un espace aménagé, bordé des immeubles qui sont le cadre de vie habituel* » (Cadot et al., 2006). Ce lien étroit entre la rue et le bâti donne à la ville sa forme, mais surtout, son ambiance.

Dans cette logique, les rez-de-ville jouent un rôle clé. Lorsqu'ils accueillent des commerces, des services, ou tout simplement des signes d'habitation, ils deviennent autant de points d'ancrage pour le regard, d'occasions de s'arrêter, d'interagir. « *La rue est alors l'endroit où se font les achats quotidiens, de nourriture comme de vêtements* », poursuivent les mêmes auteurs. Une rue vivante, c'est une rue où il se passe quelque chose à hauteur d'œil, où les vitrines se succèdent, les devantures varient, et les usages se répondent. Une certaine continuité dans l'occupation des rez-de-ville permet de structurer les parcours et de donner du rythme à la marche : « *tous les rez-de-chaussée, sur toute la longueur de la rue, sont occupés par des locaux commerciaux* ». Ce n'est pas un hasard si les rues les plus animées sont aussi souvent les plus agréables à parcourir à pied.

Cette dimension piétonne n'est pas nouvelle. Avant que la voiture ne transforme nos villes, la rue appartenait aux marcheurs. Jusqu'au XIXe siècle, elle était un lieu de rencontre et de sociabilité, bien plus que de circulation motorisée. « *Jusque vers 1880, dans le monde entier, la rue est le domaine du piéton plus que du cavalier* ». Cette phrase invite à regarder la rue comme un espace à reconquérir, où l'on remettrait l'humain au centre.

Mais la rue ne porte pas seulement des fonctions pratiques. Elle a aussi une valeur symbolique et politique forte. C'est un espace public au sens plein, un lieu de liberté et d'expression. Paul Cassia insiste sur cette dimension fondamentale : « *la voie publique est le lieu où chacun doit pouvoir manifester son opinion et circuler librement* ». La rue devient alors un espace partagé, un théâtre de la citoyenneté. À cela s'ajoute une dimension poétique

que Roland Castro décrit joliment : « *La ville devient l'espace du flâneur, du promeneur, c'est en poète que l'on habite la rue* » (Cadot et al., 2006). Cette phrase résume bien ce que l'on peut ressentir lorsqu'on déambule dans une rue qui nous parle, qui nous attire, qui nous laisse le temps de la traverser.

Enfin, la rue ne peut aujourd'hui être pensée sans une attention particulière aux mobilités douces. Elle doit être accessible à toutes et tous, agréable à pied comme à vélo. Pour cela, l'aménagement doit être équilibré, pensé dans un souci de partage. Soulier rappelle avec justesse que « *les rues nous permettent de les fréquenter à pied et en vélo, pour autant que nous veillons à ce qu'elles soient marchables, cyclables et intéressantes* » (Soulier, 2012). En somme, il ne suffit pas que la rue soit praticable : elle doit donner envie d'être vécue.

## 2.10 Le trottoir

Souvent considéré comme un simple bord de rue, le trottoir est en réalité un espace fondamental du quotidien urbain. On y marche, bien sûr, mais on y attend aussi, on y observe, on s'y croise. C'est un lieu d'interaction, parfois de respiration, surtout dans les rues animées. Au fil du temps, le trottoir est devenu un espace convoité, par les piétons, mais aussi par les acteurs économiques, les plateformes numériques, les services urbains. Comme le souligne Baraud-Serfaty, il concentre désormais une multiplicité d'usages et une « *nouvelle couche d'information* », reflet de la complexité croissante de la ville (Baraud-Serfaty, 2020).

Ce changement de statut oblige à repenser son rôle. Le trottoir ne se limite plus à une bande asphaltée entre un mur et une chaussée. Il devient un lieu d'appropriation, de mise en scène de la vie urbaine. C'est souvent là que se joue le lien entre espace privé et espace public. Lorsqu'il est bien conçu, il favorise la fluidité des déplacements, mais aussi la qualité des relations humaines. Là où les trottoirs manquent ou sont mal aménagés, ce sont les usages eux-mêmes qui se fragilisent : les piétons se sentent moins en sécurité, les interactions deviennent plus rares, l'espace semble moins accueillant.

Cela dit, certaines rues sans trottoirs formels, lorsqu'elles sont aménagées en espaces partagés, peuvent au contraire renforcer la convivialité. Ces zones où les limites entre piétons, cyclistes et automobilistes s'effacent, permettent parfois une cohabitation apaisée, à condition d'être pensées avec soin. Loin d'être un renoncement à la marche, ces aménagements partagés peuvent au contraire inviter à ralentir, à faire attention à l'autre, à vivre l'espace de manière plus collective.



En fin de compte, les trottoirs participent pleinement de l'expérience urbaine. Ils ne sont pas que des marges, mais des lieux à part entière, où se construit une certaine qualité de la ville. Une ville où l'on marche, c'est une ville qui prend soin de ses trottoirs.

Ainsi, les trottoirs ne sont plus simplement des voies de passage, mais des espaces de rencontre, d'échange et d'interaction avec l'environnement immédiat, essentiels pour la vie communautaire et la création d'un cadre urbain dynamique et inclusif.

## 3 Le vélo, le piéton et la marche

---

### 3.1 L'accessibilité

L'accessibilité constitue l'un des piliers essentiels d'un espace public inclusif. Elle garantit à chacun, piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, enfants ou personnes âgées, la possibilité de se déplacer librement, en sécurité, et avec dignité. Cela suppose une conception attentive de l'espace urbain, qui dépasse la seule suppression des obstacles physiques. Comme le rappellent les Cahiers du développement social urbain, « *l'aménagement des espaces publics est donc à concevoir en offrant des conditions favorables aux déplacements piétons pour tous* » (Cahiers du développement social urbain, 2021).

Les cheminements doivent ainsi être continus, sans rupture de niveau, avec des revêtements stables et des pentes douces. Mais au-delà des aspects purement techniques, il s'agit aussi d'offrir des lieux de confort, de repos, et de sociabilité. Comme le souligne Willame, « *des lieux de pause (bancs, eau potable, sanitaires, stationnement vélos...) doivent être intégrés dans le paysage urbain* » afin de rendre les parcours agréables et accueillants pour tous (Willame, 2019).

Cette conception élargie de l'accessibilité rejoint celle décrite par Kirtch, pour qui l'espace urbain doit être pensé comme un espace de vie, et pas seulement de passage : « *l'accessibilité ne doit pas être conçue comme une contrainte, mais comme un levier pour une meilleure qualité urbaine* » (Kirtch, 2010). Cela implique de prendre en compte non seulement les usagers fragiles, mais aussi la diversité des rythmes de déplacement et des usages, en intégrant la notion d'autonomie dans la ville (Brémand & Rambaud, 2013).

En Belgique, plusieurs outils ont vu le jour, comme les Plans d'Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (PAVE), qui permettent de cartographier et corriger les obstacles à la mobilité, en intégrant les usagers dans les diagnostics. Ces démarches participatives montrent que l'accessibilité est aussi un enjeu de gouvernance, de justice spatiale et de reconnaissance des droits urbains.

Ainsi, rendre une rue accessible ne consiste pas seulement à poser un abaissement de trottoir, mais bien à penser l'espace pour qu'il soit accueillant, lisible et confortable pour tous, tout au long du parcours.

### 3.2 Le vélo

Dans une ville qui cherche à se réinventer, le vélo est souvent présenté comme un symbole de transition : silencieux, écologique, fluide. Il remet la mobilité à une échelle humaine, et redonne du souffle à des rues parfois saturées de voitures. Pourtant, intégrer pleinement le vélo dans l'espace urbain n'a rien d'évident, surtout lorsqu'il s'agit de le faire cohabiter avec le piéton.

Ces deux usagers, le cycliste et le piéton, partagent souvent les mêmes espaces. Mais leurs vitesses, leurs trajectoires et leurs attentes sont différentes. Lorsque les aménagements sont mal conçus ou inexistant, ces différences peuvent devenir sources de tensions. Comme le souligne le Cerema, « *à défaut d'aménagements lisibles, prenant en compte les besoins de ces deux modes aux vitesses et comportements variés, des conflits d'usage peuvent survenir* » (Cerema, 2022). On le constate aisément dans de nombreuses rues où cyclistes et piétons doivent se croiser sur des trottoirs trop étroits, ou sur des zones partagées sans marquage clair.

Dans les villes, cette question est particulièrement visible dans les rues centrale : souvent étroites, patrimoniales, denses en circulation et riches en usages. Le manque d'infrastructures dédiées au vélo, comme des pistes continues ou des espaces de stationnement adaptés, peut non seulement décourager les cyclistes, mais aussi détériorer l'expérience piétonne. Quand un vélo stationne sur un trottoir, ou quand un cycliste slalome entre les passants, c'est toute la qualité de la rue qui en souffre.

Pourtant, il existe des solutions. Des aménagements séparés, une signalétique claire, une attention portée aux croisements, aux seuils, aux rythmes... Autant de gestes simples qui peuvent favoriser une véritable cohabitation. Le Cerema recommande d'ailleurs que « *la séparation des flux devienne la règle lorsque les vitesses ou les volumes de circulation sont importants* » (Cerema, 2022). Car bien aménager, ce n'est pas séparer pour isoler : c'est organiser pour mieux partager.

Intégrer le vélo, ce n'est donc pas seulement ajouter une bande peinte sur le sol. C'est repenser l'espace, en partant des usages réels, des vitesses de chacun, de la capacité à s'arrêter, à contourner, à respirer. C'est accepter que la rue soit un lieu de vie, pas uniquement de passage. Et c'est en cela que le vélo peut devenir un atout : non pas au détriment du piéton, mais en complément d'une ville plus douce, plus fluide, plus humaine

### 3.3 Le piéton

Le piéton est sans doute la figure la plus intime de la ville. Il traverse les rues à hauteur d'œil, il ressent les ambiances, capte les sons, les rythmes, les textures. Il ne se contente pas de passer, il perçoit. Mais ce piéton n'est pas unique. Il change, il s'adapte, selon l'heure, selon son humeur, selon ce qu'il vient chercher dans la rue.

Isabelle Baraud-Serfaty le rappelle simplement : « *le piéton est une personne qui circule à pied. Mais tous les piétons ne se ressemblent pas* » (Baraud-Serfaty, 2023). C'est là une évidence que l'on oublie parfois lorsqu'on pense l'espace public comme un lieu uniforme. Or, la marche est une pratique multiple, qui varie d'un individu à l'autre, mais aussi d'un moment à l'autre. Elle peut être rapide, lente, attentive ou distraite, solitaire ou collective.

Plusieurs travaux, notamment ceux de Rachel Thomas, proposent de comprendre la marche comme un mode d'engagement avec l'espace. Il ne s'agit pas seulement d'un déplacement, mais d'une manière d'entrer en relation avec la ville. Pour certains, marcher, c'est aller quelque part, le plus vite possible. Pour d'autres, c'est s'abandonner à l'instant, laisser les pas décider, se laisser surprendre (Thomas, 2007). David Le Breton va encore plus loin en parlant de la marche comme d'un acte existentiel. « *Marcher, c'est retrouver une forme de lien avec soi-même et avec le monde* » (Le Breton, 2000).

Plutôt que de figer ces postures dans des catégories rigides, ces lectures invitent à considérer la marche comme un spectre d'expériences. Il y a celui qui flâne, celui qui se rend au travail, celui qui traverse sans s'arrêter, celui qui marche avec d'autres, qui échange, qui vit la rue comme un lieu de lien. Aucun n'est plus légitime qu'un autre. Mais tous sont sensibles à ce que la ville leur propose : une façade active, un banc à l'ombre, une vitrine éclairée, une musique au coin d'un café.

Ce qui ressort de cette diversité, c'est l'idée qu'un bon aménagement urbain ne doit pas viser une seule forme de marche. Il doit accueillir les rythmes différents, les usages variés, les attentes multiples. Il doit permettre de passer vite, mais aussi d'avoir envie de s'attarder. C'est dans cette pluralité que réside la richesse de la rue, et c'est en pensant au piéton dans toute sa complexité qu'on peut espérer créer un espace public vraiment vivant.

### 3.4 Ville marchable

Quand on parle de "ville marchable", on pense tout de suite à une ville à échelle humaine. Une ville où marcher est un plaisir, pas une contrainte. Une ville où les distances sont courtes, les trottoirs accueillants, les vitrines ouvertes, les rez-de-chaussée vivants. Dans cette logique, ce n'est pas seulement la circulation qui compte, mais l'envie de se déplacer à pied. C'est un état d'esprit, une manière d'habiter l'espace urbain.

L'expression vient du monde anglo-saxon, *walkable city*, mais elle parle à toutes les villes qui cherchent à se réinventer face à la domination de la voiture. Comme le résume l'urbaniste Jeff Speck dans une formule devenue célèbre : « *cars don't shop, people do!* » (Speck, 2012). C'est en rendant la ville agréable pour les piétons que l'on soutient vraiment la vitalité économique, la mixité sociale, et la qualité du cadre de vie.

Dans cette perspective, Masboungi et Petitjean parlent d'une ville des courtes distances, où l'on peut faire ses courses, aller à l'école ou au travail sans quitter son quartier, et surtout sans avoir besoin d'une voiture. C'est aussi une ville où la marche n'est pas qu'un moyen de se rendre quelque part, mais un moment à part entière dans la journée, un moment de contact avec l'environnement, avec les autres, avec soi-même. Autrement dit, une ville qui marche bien est une ville qui fait du bien. (Masboungi & Petitjean, 2021).

### 3.5 Le concept de marchabilité

Derrière cette idée de ville marchable, il y a un concept central : la marchabilité. Ce mot désigne à la fois la facilité et le plaisir de marcher dans un espace donné. C'est une notion à la fois technique, sociale, et sensorielle. Elle permet de mesurer, ou d'évaluer plus subjectivement, dans quelle mesure un lieu donne envie d'être parcouru à pied.

Du côté des approches les plus techniques, Devon Scott McAslan définit la marchabilité comme « *le degré de facilité de marche dans une aire particulière* » (McAslan, 2018). Cela concerne la largeur des trottoirs, leur état, la présence de passages piétons, la connectivité des rues. Ces critères permettent de dresser des diagnostics très concrets sur l'accessibilité physique d'un quartier.

Mais cette vision ne suffit pas à saisir toute la richesse de la marche en ville. D'autres chercheurs, comme Boukelouha et Labii, défendent une approche plus globale. Pour eux, la marchabilité ne peut pas se limiter à des mètres et des flux. Elle englobe aussi la qualité de vie, la sécurité ressentie, le sentiment d'agrément ou de confort. Ils insistent sur la nécessité d'une lecture systémique, qui tienne compte de l'environnement, du tissu social, et des perceptions individuelles (Boukelouha & Labii, 2019).

C'est justement ce que met en avant Francis Pisani, en liant la marchabilité à la notion de proximité. Pour lui, « *marcher, c'est pouvoir tout faire à pied à proximité de chez soi* ». Il ne s'agit pas seulement de marcher bien, mais de pouvoir marcher souvent, dans un cadre qui rend les choses simples, accessibles, naturelles. La ville devient alors un lieu fluide, où les déplacements sont intégrés dans le quotidien, sans effort ni rupture (Pisani, 2014).

La marchabilité ne concerne pas seulement l'efficacité du parcours, elle touche aussi à l'expérience vécue. Joël Bacqué parle de la marche comme d'un acte contemplatif,

presque instinctif. Pour lui, la ville devient un décor en mouvement, que l'on traverse sans y penser, mais qui nous parle quand même. Il oppose cette richesse sensorielle à la nature, qu'il juge parfois trop uniforme pour stimuler l'attention. Sa lecture nous rappelle que la ville, avec ses contrastes, ses façades, ses usages, peut nourrir l'imaginaire du piéton (Bacqué, 2018).

Enfin, des chercheurs comme Bounif et Madani montrent que l'environnement visuel joue un rôle central. Des façades variées, des vitrines animées, une diversité architecturale : autant d'éléments qui attirent l'œil et incitent à marcher. La rue devient un récit, une séquence, une promenade (Bounif & Madani, 2022).

Au croisement de toutes ces approches, fonctionnelle, sociale, sensible, la marchabilité apparaît comme une clé de lecture indispensable pour penser la ville d'aujourd'hui. Elle ne se résume pas à "est-ce qu'on peut marcher ici ?", mais s'élargit à "est-ce qu'on a envie de marcher ici ?". Et dans cette envie, les rez-de-chaussée, les rythmes de façade, les usages visibles, prennent tout leur sens. Parce que c'est à pied, souvent, que l'on découvre vraiment la ville.

### 3.6 La Marche aux trois personnes

Marcher en ville, ce n'est jamais une action neutre. C'est un acte quotidien, banal en apparence, mais chargé de perceptions, de micro-choix, de gestes presque invisibles. Dans son ouvrage *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, Rachel Thomas propose une lecture sensible et nuancée de la marche à travers trois approches : marcher à la première, à la deuxième et à la troisième personne. Chacune éclaire une manière différente de vivre et de penser le déplacement urbain. Et toutes, ensemble, rappellent que la marche est bien plus qu'un simple moyen de locomotion : elle est une expérience à part entière.

#### Marcher en "Je"

C'est d'abord dans le "Je" que l'on entre en marche. Le "Je", c'est celui du corps en mouvement, du souffle qui s'adapte, du pied qui touche le sol, de la peau qui sent l'air. C'est le moment où l'on devient conscient de soi dans la ville. On ne traverse plus l'espace de façon mécanique, on le ressent. On perçoit la rugosité d'un trottoir, la lumière qui change au coin d'une façade, l'odeur d'un café ou le froid soudain d'un couloir ombragé. Marcher en "Je", c'est éprouver la ville de l'intérieur, dans une relation intime et parfois silencieuse avec l'environnement. C'est aussi l'espace de la pensée libre, où les idées surgissent au rythme

des pas. On ne va pas seulement quelque part : on est en train de devenir quelque chose, influencé par ce qui nous entoure.

### Marcher en "Tu"

Puis il y a le "Tu", celui de la présence de l'autre. Quand on marche en ville, on ne le fait jamais seul, même quand on est physiquement seul. Les autres corps, les autres vitesses, les regards croisés, les trajectoires qui s'ajustent : tout cela compose une sorte de chorégraphie invisible. Marcher en "Tu", c'est entrer dans cette danse urbaine. On ralentit pour laisser passer quelqu'un, on se pousse un peu, on devine le mouvement de l'autre avant qu'il ne le fasse. C'est une manière de cohabiter, parfois même de se connecter, fugacement, dans une foule anonyme. Ce "Tu" n'est pas forcément adressé, mais il est toujours là : dans la façon dont on module son corps, son attention, sa posture. C'est la ville comme scène sociale, faite d'accords tacites et de micro-interactions.

### Marcher en "Il"

Enfin, il y a le "Il", celui de l'observateur. C'est celui qui prend du recul, qui regarde les autres marcher. Celui qui s'arrête un instant pour voir comment les corps circulent, comment une place se remplit et se vide, comment les rythmes s'entrelacent ou s'opposent. Cette posture analytique ne fait pas abstraction du sensible, au contraire : elle le rend lisible. Marcher en "Il", c'est repérer des habitudes, des usages partagés, des logiques spatiales que l'on ne voit pas toujours quand on est plongé dans l'action. C'est aussi comprendre comment l'architecture influence les comportements, comment un rétrécissement de trottoir change les flux, ou comment un banc placé au bon endroit crée un îlot d'arrêt au milieu de la vitesse.

Ces trois manières de marcher ; en "Je", en "Tu", en "Il", ne s'opposent pas, elles se superposent, se croisent, se répondent. Ensemble, elles montrent que la marche en ville est un acte riche, habité, qui engage à la fois le corps, l'esprit et la relation à l'autre. Et surtout, elles nous rappellent que marcher, c'est vivre la ville (Thomas, 2010).

## 4. L'attractivité piétonnière

---

Si marcher en ville, comme l'a montré Rachel Thomas, engage le corps, l'attention à l'autre et le regard porté sur l'espace, alors ce que le piéton voit, ressent et traverse devient un acteur à part entière de cette expérience. À chaque pas, le rez-de-chaussée vient se poser dans le champ visuel, il accompagne la marche, le rythme, l'enrichit ou la freine. Ce n'est donc pas un simple fond de décor, mais bien une interface active entre l'individu en mouvement et la ville qui s'offre à lui.

Dans cette perspective, l'attractivité des rez-de-ville prend toute son importance. Elle participe pleinement à l'ambiance d'un lieu, à sa capacité à susciter l'attention, l'envie de flâner, de s'arrêter, d'observer ou d'interagir. À l'instar des rythmes du corps ou des chorégraphies piétonnières décrites par Thomas, l'architecture du sol urbain, dans sa dimension la plus immédiate et tangible, agit comme une scénographie du quotidien. Et cette scénographie, si elle est bien pensée, devient un levier puissant de vitalité urbaine.

L'attractivité des rez-de-ville est une composante importante de la qualité de l'espace public, influençant à la fois les dynamiques piétonnières et les modalités d'appropriation des lieux. En tant que plan de contact entre le bâti et l'espace public, il constitue une « façade sociale » de la ville. *« Il reflète l'activité intérieure, tout en donnant aux passants une lecture intuitive du lieu, de sa fonction, de son ambiance »* (Gehl, 2011).

D'un point de vue perceptif, les rez-de-ville jouent un rôle fondamental dans la stimulation sensorielle et cognitive des usagers. Ils fournissent des indices visuels (vitrines, enseignes, textures), sonores (bruits de conversations, musique de commerce) et parfois olfactifs (restauration, végétation) qui enrichissent l'expérience de la rue. *« Une façade animée génère un sentiment de curiosité, d'anticipation et de contrôle spatial chez les piétons, favorisant ainsi l'exploration et la station prolongée »* (Sepe, 2021). Cette dynamique est renforcée par la lisibilité de l'espace : *« plus la structure du rez-de-chaussée est lisible, avec une hiérarchie claire des seuils, des ouvertures et des usages visibles, plus elle rassure l'utilisateur et le rend acteur de son déplacement »* (Gauthiez, 2003).

La spatialité de la plinthe, quant à elle, influence la continuité du parcours urbain. Des études morphologiques montrent que *« la variété des façades, leur rythme et leur articulation avec l'espace public créent des effets de séquence qui maintiennent l'attention et la présence »* (Jacobs, 1961 ; Bounif & Madani, 2022). À l'inverse, une façade monofonctionnelle, uniforme ou opaque tend à induire un désintérêt ou une accélération du mouvement piéton. La qualité de l'interface, seuils, vitrages, recoins, dispositifs de transition, apparaît donc centrale dans la construction d'une rue vivante.

Sur le plan comportemental, l'attractivité d'un rez-de-chaussée ne se traduit pas uniquement par un arrêt ou une consommation, mais par une forme d'appropriation discrète : ralentissement, regard, interaction, assise. *« Les espaces les plus utilisés sont ceux*



*qui offrent à la fois des opportunités d'observation et de participation, sans pression* » (Whyte, 1980). Ces comportements sont particulièrement sensibles à l'ambiance, à l'accessibilité visuelle, et à la diversité fonctionnelle.

En définitive, l'attractivité des rez-de-chaussée réside dans leur capacité à établir une relation sensible, immédiate et accessible avec le passant. « *Ils agissent comme des filtres urbains, révélant ou dissimulant des activités, orientant les comportements, et contribuant à l'intelligibilité globale de l'espace urbain* » (Sepe, 2021). Cette approche perceptive, couplée aux dimensions spatiales et sociales, en fait un indicateur particulièrement pertinent pour analyser les comportements des usagers dans l'espace public

## 5. Conclusion

---

L'ensemble du cadre théorique développé dans ce travail met en lumière l'importance centrale des rez-de-ville dans la construction de l'attractivité piétonnière. Ils ne peuvent être considérés comme de simples bases bâties ou comme un arrière-plan neutre : ils sont au contraire des interfaces actives, à la jonction entre sphère privée et espace public, où se concentrent des enjeux morphologiques, fonctionnels et sociaux essentiels à la qualité de vie urbaine.

Les travaux de Laroche, Masboungi & Petitjean, Panerai, Soulier, Quizhpe Paulina, Ninane, Cadot et al., ainsi que ceux de Baraud-Serfaty, ont permis de mieux cerner les caractéristiques spécifiques des rez-de-ville : leur rôle de support aux usages quotidiens, leur capacité à rythmer l'espace de la rue, à structurer des séquences urbaines lisibles, et à soutenir des dynamiques locales. Ces auteurs insistent sur le fait que la qualité des rez-de-ville est souvent déterminante dans la perception globale d'un quartier ou d'un centre-ville.

Parallèlement, la place du piéton, du vélo et plus largement de la marche urbaine a été explorée à travers une diversité de sources, parmi lesquelles le Cahier du Développement Social Urbain, Willame, Kirtch, Brémand & Rambaud, le Cerema, Thomas, Le Breton, Speck, McAslan, Boukelouha & Labii, Pisani et Bacqué, ainsi que Bounif & Madani. Ces travaux ont permis de faire émerger la notion de marchabilité comme un critère structurant : il ne s'agit pas uniquement d'assurer des cheminements sûrs, mais de favoriser une expérience de la ville agréable, fluide et engageante. Marcher, c'est aussi ressentir, observer, se laisser capter par l'environnement. La rue devient un espace d'usage, mais aussi d'attention, de découverte, d'appropriation.

La transparence, la diversité fonctionnelle, la visibilité des usages, ou encore la capacité des espaces à inviter à l'arrêt ou à la flânerie sont autant de critères fondamentaux dans cette lecture. Les travaux de Masboungi, Petitjean, Soulier ou encore Baraud-Serfaty viennent appuyer ces notions, en mettant en avant les qualités urbaines des frontages actifs, par opposition aux dispositifs qui ferment le rapport à la rue. Ces qualités favorisent l'interaction, l'improvisation, et rendent possible une forme d'urbanité quotidienne.

L'analyse de l'attractivité piétonnière, à travers les apports de Gehl, Sepe, Gauthiez, Jacob, Bounif & Madani ou Whyte, permet de resituer l'enjeu à une échelle plus globale. Elle interroge la rue non seulement comme un lieu de circulation, mais comme un espace de vie, capable d'accueillir, de retenir, de séduire. L'attractivité d'une rue ne repose pas sur le spectaculaire, mais sur un ensemble de stimuli visuels, d'usages visibles, de détails perçus qui participent à la construction d'un lieu où l'on a envie d'être.

À la lumière de ces concepts et références, il m'a semblé pertinent de traduire ce socle théorique en un outil d'analyse structuré, capable d'être mobilisé directement sur le terrain. C'est dans cette optique qu'a été conçue la grille présentée ci-dessous.

## 5.1 Grille d'analyse

Comme évoqué dans la conclusion de la partie théorique, la réflexion engagée autour des notions de marchabilité, de transparence, de diversité fonctionnelle ou encore de frontage actif a conduit à l'élaboration d'un outil d'analyse spécifique : une grille hiérarchisée, destinée à structurer l'observation du terrain.

Cette grille n'est pas une simple synthèse des concepts étudiés, mais une traduction opérationnelle et mobilisable des apports théoriques, pensée pour analyser finement les rez-de-chaussée à partir d'observations situées. Elle a été conçue à la croisée de plusieurs regards : celui de l'étudiante en architecture que je suis, attentive à la relation entre le bâti et l'espace public ; celui du piéton, sensible à la fluidité des parcours, aux ambiances, aux usages visibles ou latents ; et celui d'une observatrice du quotidien urbain, curieuse des détails qui révèlent la manière dont un lieu est habité.

Cette grille reprend les bases posées en fin de partie théorique, tout en les développant ici de manière détaillée. Elle repose sur une hiérarchie spatiale inspirée du regard piéton, qui passe naturellement d'une perception globale à une lecture plus précise des façades. Elle s'organise selon trois niveaux d'analyse :

1. La rue dans son ensemble, pour saisir l'ambiance générale, la continuité des parcours, la structure des perspectives, et les effets de cohérence ou de rupture.
2. Les seuils et transitions, pour analyser la manière dont les bâtiments interagissent avec la rue, à travers les dispositifs d'accès, les retraits, les vitrines, les ruptures de traitement.
3. Les façades à hauteur d'œil, où se concentrent les éléments les plus directement perçus : transparence, diversité des usages, détails architecturaux, signes d'activité ou d'abandon.

Chaque niveau repose sur une série de critères observables, directement liés aux concepts théoriques développés en première partie, et enrichis de dimensions plus sensibles issues de l'observation de terrain : ambiances, perceptions, rythmes.

L'ensemble a été structuré dans une grille synthétique, qui croise quatre dimensions :

- le critère d'analyse,
- les notions théoriques associées,
- les références bibliographiques,
- et les éléments observables sur le terrain, sous forme de questions ouvertes.

N°	Critère d'analyse	Concepts associés / Théorie	Auteurs	Éléments observables / Questions à poser
1	<u>Marchabilité</u>	Ville marchable, confort de la marche, rythme, continuité	Speck (2012), Pisani (2014), Boukelouha & Labii	Rue agréable à parcourir ? Bancs ? Signalétique ? Ambiance générale de la marche ?
2	<u>Perspectives visuelles</u>	Lignes de fuite, effets de séquence, lisibilité de l'espace	Nolli (1748), Panerai (2008)	Ouvertures ou fermetures visuelles ? Séquences lisibles ou ruptures ?
4	<u>Transparence et lisibilité</u>	Interface public/privé visible, lecture intuitive du lieu	Masboungi (2013), Gehl (2011), Gauthiez (2003)	Vitrines ouvertes ? Intérieur visible ? Entrées identifiables ?
5	<u>Diversité fonctionnelle</u>	Mixité des usages = plus d'attractivité	Masboungi & Petitjean (2021), Laroche (2016)	Commerces ? Services ? Logements ? Friches ?
6	<u>Accessibilité physique et visuelle</u>	Continuité piétonne, lisibilité des seuils, espace inclusif	Quizhpe (2019), Willame (2019), Kirtch (2010)	Seuil accessible ? Porte visible ? Escalier, rampe, obstacle ?
7	<u>Frontage actif ou stérilisé</u>	Animation du seuil, présence d'éléments d'interaction	Soulier (2012), Masboungi & Petitjean (2021)	Terrasse ? Perron ? Plantes ? Seuil vivant ou fermé ?
8	<u>Caractère architecturale de la façade</u>	Harmonie, variation, richesse des détails	Panerai (2008), Ninane (2021), Jacobs (1961)	Matériaux ? Rythme des ouvertures ? Continuité entre la plinthe et le dessus de la plinthe ?
9	<u>Comportements piétons</u>	Usage spontané de la rue, appropriation par le corps	Thomas (2010), Gehl (2011), Whyte (1980)	Où les gens s'arrêtent ? Regardent ? Parlent ? Flânent ?

Cette grille n'a pas été pensée comme un outil rigide, mais comme un cadre de lecture adaptable, capable de rendre visibles des dynamiques parfois invisibles ou oubliées. Elle vise moins à produire un diagnostic technique qu'à offrir une lecture sensible, argumentée et située de la rue Féronstrée, en croisant les apports théoriques, les réalités de terrain et une perception incarnée de l'espace public.

Une fois cette grille formalisée, il a fallu définir les modalités concrètes de son application sur le terrain. Car un outil, aussi structuré soit-il, ne prend tout son sens que lorsqu'il se confronte à un lieu réel, à ses formes, à ses usages, à ses temporalités. La section suivante présente donc la méthodologie mise en place pour observer, documenter et interpréter la rue Féronstrée à travers ce prisme d'analyse. Elle détaille les choix opérés en matière de relevé, d'outils graphiques, d'observation comportementale, ainsi que les ajustements méthodologiques qui ont accompagné l'évolution du terrain et de ses dynamiques.

C

Méthodologie

## C. Méthodologie

Ce travail repose sur une méthodologie à la fois qualitative, progressive et située, conçue pour répondre à la question de recherche : Comment l'architecture des rez-de-chaussée influence-t-elle l'attractivité piétonnière et le comportement des usagers dans l'espace public ?

Il ne s'agit pas ici d'une étude à visée statistique ou sociologique exhaustive, mais d'une lecture architecturale sensible, appuyée sur l'observation du terrain, sur des représentations graphiques et sur une grille d'analyse construite à partir du cadre théorique. L'objectif était de proposer une analyse incarnée de l'espace public, à partir de ce que le piéton voit, perçoit, longe, et parfois traverse : les rez-de-chaussée.

### 1. Ancrage épistémologique

---

La démarche adoptée dans ce TFE s'inscrit dans une posture qualitative, inductive et située. Elle se fonde sur un rapport direct au terrain et sur une attention particulière à la matérialité du cadre bâti à hauteur d'œil. Cette approche privilégie une lecture à échelle humaine, inspirée par les théories de l'urbanisme sensible, selon lesquelles l'espace public ne peut être compris uniquement en plan, mais doit être analysé à travers le regard et les usages des usagers.

Dans ce cadre, j'ai considéré la rue non pas comme un support neutre, mais comme un espace vécu, perçu et traversé. La subjectivité de mon regard en tant qu'observatrice, future architecte, et piétonne, fait pleinement partie de l'analyse. Elle est assumée comme un outil d'interprétation, dans la lignée d'une lecture critique et sensible de la ville.

### 2. Déroulement et construction de la méthode

---

La rue Féronstrée a été choisie comme terrain d'étude en raison de sa position centrale, de son histoire commerçante aujourd'hui fragilisée, et de la diversité de ses rez-de-chaussée. Ce contraste entre passé actif et présent incertain en fait un cas pertinent pour interroger les enjeux d'attractivité piétonnière à travers l'architecture des plinthes urbaines.

#### 2.1 *Premiers relevés photographiques et immersion sur le terrain*

Mon étude a débuté le 14 octobre 2024, lors d'une première balade d'observation dans la rue Féronstrée, en fin de matinée. Ce premier contact a donné lieu à un relevé photographique complet des rez-de-chaussée, sans visée experte mais avec un regard

attentif. Les photographies de cette première session, que l'on pourrait qualifier d'"amateur" ou "naïf", m'ont permis de poser un regard brut sur la rue et d'enregistrer chaque façade de manière frontale, à hauteur de piéton. Ce corpus, visible en annexes, constitue la base de départ de mon analyse.

Au fil des semaines, j'ai poursuivi mes visites sur le terrain, multipliant les prises de vue et les parcours, à différents moments de la journée, ce qui m'a permis d'enrichir ma lecture. C'est sur la base de cette accumulation d'images que l'analyse a véritablement pu commencer.

## 2.2 Travail de représentation graphique

À partir de ces relevés photographiques, j'ai redessiné l'ensemble des façades de la rue Féronstrée, à la fois du côté colline et du côté Meuse, en utilisant le logiciel AutoCAD. J'ai également produit un plan général de la rue Féronstrée, plan de type Nolli, ainsi que plusieurs coupes transversales à des endroits clés, pour illustrer les relations entre espace public, tram, piéton, et bâtiments. Ces représentations graphiques m'ont permis de visualiser l'état architectural des rez-de-chaussée et de spatialiser les observations issues de la grille.

## 3. Réorientation méthodologique

---

### 3.1 Limites de l'analyse comportementale initialement prévue

Au départ, j'avais prévu d'observer les comportements piétonniers de manière active, en m'appuyant notamment sur la méthode de la marche en "II", développée par Jean-Paul Thibaud. Cette approche m'attirait par son regard analytique et distancié sur la manière dont les individus évoluent dans l'espace public. J'avais pour ambition d'analyser comment les piétons interagissent avec les rez-de-chaussée de la rue Féronstrée, en étudiant leurs trajectoires, leurs arrêts, leurs hésitations, ou encore leurs relations aux vitrines et aux façades.

J'ai ainsi réalisé plusieurs sessions d'observation, à différents moments de la journée : en semaine, le week-end, en journée comme en soirée. J'ai pris des notes, capturé des photos, observé les rythmes, les postures, les changements de direction... Mais très vite, certaines limites sont apparues.

Tout d'abord, la rue Féronstrée, bien qu'en grande partie rénovée, était encore dans une phase de transition. L'ambiance y était souvent calme, presque figée. L'animation commerciale restait faible, et le tram n'était pas encore en service. Les flux piétonniers étaient donc trop peu significatifs pour en tirer des enseignements solides sur les usages à



venir. Dans ces conditions, il était difficile de dégager de réels schémas comportementaux ou de mesurer l'influence des rez-de-chaussée sur la dynamique piétonne.

Par ailleurs, l'observation extérieure, même rigoureuse, reste limitée lorsqu'on cherche à comprendre en profondeur ce que vivent ou ressentent les passants. Sans interaction directe, il devient délicat de saisir leurs motivations, leurs perceptions de l'espace, ou les raisons de leurs arrêts ou de leurs détours. Or, ce sont précisément ces éléments qui sont au cœur de la notion d'attractivité piétonnière.

Enfin, l'absence de données sur les futurs usages liés au tram m'a amenée à une constatation : l'analyse comportementale que j'avais imaginée ne pouvait, dans ce contexte, ni répondre à ma problématique, ni fournir un éclairage fiable sur les transformations à venir.

Face à ces constats, j'ai pris la décision de réorienter ma méthode. Plutôt que de persister dans une observation incomplète, j'ai préféré adopter une démarche plus critique, plus distanciée, mais aussi plus réaliste. Je me suis appuyée sur une combinaison d'observations morphologiques, de lectures croisées entre le terrain et la théorie, et d'une réflexion prospective sur ce que la rue Féronstrée pourrait devenir.

## 4. Une méthode structurée en trois temps

---

Face à cette réorientation, j'ai structuré mon analyse en trois étapes successives :

### 4.1 *Lecture d'ensemble de la rue*

Dans un premier temps, j'ai analysé la structure globale de la rue, en étudiant les perspectives ouvertes ou fermées, les ruptures visuelles, les ambiances dominantes, et la relation entre les façades et l'espace public. Cette lecture a été nourrie par mes photographies et mes plans, mais aussi par mon propre ressenti en tant que piétonne. Cette phase m'a permis d'identifier les séquences les plus marquantes ou problématiques.

### 4.2 *Analyse détaillée des façades : les fiches d'identité*

La deuxième étape s'est concentrée sur l'étude fine des rez-de-chaussée, à travers la réalisation de 99 fiches d'identité de façades, visibles en annexes. Ces fiches ont été construites à partir de la grille d'analyse élaborée dans la partie théorique, et comportent :

- La localisation de la façade dans la rue (section + position)
- Une photo de la façade
- Une élévation simplifiée (style Nolli)

- L'évaluation selon 5 critères : transparence/lisibilité, diversité fonctionnelle, accessibilité physique/visuelle, frontage actif ou stérilisé, caractère architecturale de la façade.

Élévation de la section avec mise en évidence de la façade analysée.		
Section ? : .....	Le vide en élévation	<b>Transparence / lisibilité :</b>  <b>Diversité fonctionnelle :</b>  <b>Accessibilité physique / visuelle :</b>  <b>Frontage actif ou stérilisé :</b>  <b>Caractère architecturale de la façade :</b>
Dessus de la plinthe  Élévation de la façade  <hr/> Plinthe		
	Photo de la façade	

Figure 5 : fiche d'identité des façades inspirée de la grille d'analyse. Tableau réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.

Cette analyse a permis de catégoriser les plinthes selon leur degré d'activité (active, partiellement active, stérilisée).

### 4.3 Analyse par section

Pour des raisons de lisibilité graphique, j'ai divisé la rue Féronstrée en trois sections. Dans chacune, j'ai réalisé :

- Une répartition fonctionnelle (services, commerces, logements, friches, entrées mixtes)
- L'introduction de cas contrastés issus des fiches, pour illustrer les types de plinthes
- Une coupe transversale représentative de chaque section, pour analyser le rapport façade/trottoir
- Une conclusion intermédiaire pour résumer les qualités et faiblesses propres à chaque portion

## 5. Vers les recommandations

---

Enfin, sur la base de ces analyses morphologiques, graphiques et sensibles, j'ai pu formuler une série de recommandations, qui clôturent ce travail. Ces propositions sont issues :

- D'une lecture critique personnelle, assumée comme subjective,
- D'un croisement avec les références théoriques mobilisées en amont,
- Et d'une volonté de rester réaliste dans les leviers proposés à l'échelle d'un rez-de-chaussée.

D

Cadre pratique

## D. Approche pratique

### 1. Introduction

---

Après avoir traversé la matière théorique, exploré les notions de frontage, de marchabilité, de rez-de-ville ou encore de perception piétonne, il devenait indispensable d'ancrer ces idées dans un terrain réel, sensible, habité. Car les concepts, aussi éclairants soient-ils, n'existent vraiment que lorsqu'ils se confrontent à la réalité d'un lieu, à sa matière, à ses vides, à ses usages parfois incertains.

Ce travail prend donc appui sur une rue bien réelle : la rue Féronstrée, en plein centre historique de Liège. Un lieu à la fois familier pour beaucoup et profondément en transformation. Une rue qu'on traverse, qu'on connaît sans toujours la regarder. Et pourtant, elle dit beaucoup sur les dynamiques urbaines actuelles : entre déclin commercial, volonté de requalification, et retour annoncé du tram.

Féronstrée est aujourd'hui un espace entre deux temps : entre ce qu'elle a été et ce qu'elle tente de redevenir. C'est cette tension, presque poétique, que j'ai voulu saisir : comment les rez-de-chaussée de cette rue peuvent-ils redevenir acteurs de l'espace public ? Comment influencent-ils, concrètement, l'envie de s'y promener, de s'y arrêter, d'y vivre quelque chose ?

Avant de plonger dans l'analyse elle-même, il m'a semblé important de poser le décor. Situer la ville, le quartier et puis la rue. Comprendre ce qu'est Liège, aujourd'hui, et ce que représente la rue Féronstrée dans ce tissu urbain. Ce détour contextuel est indispensable pour saisir les enjeux à l'échelle locale.

### 2. Pourquoi la rue Féronstrée ?

---

La rue Féronstrée, située en plein cœur historique de Liège, a longtemps été un axe commerçant important, animé et stratégiquement positionné. Elle relie la place Saint-Lambert à la place des Déportés, et se trouve en bordure du quartier Hors-Château et du célèbre marché de la Batte. C'est une rue chargée d'histoire, mais aujourd'hui fragilisée.

Ces dernières années, elle a subi une forme de déclin : commerces fermés, baisse de fréquentation, ambiance souvent terne. Pourtant, elle reste un lieu de passage incontournable, au potentiel considérable. C'est ce contraste entre passé dynamique, présent incertain et futur en mutation (avec l'arrivée du tram) qui a motivé mon choix.

Cette rue est aujourd'hui dans une phase de transition. Elle semble chercher un nouvel équilibre. C'est précisément cette fragilité, ce flottement, qui en fait un cas d'étude pertinent pour réfléchir aux conditions de revitalisation urbaine, et au rôle fondamental des rez-de-chaussée dans cette dynamique.

### 3. Contexte historique et transformation de la rue

---

Pour comprendre les enjeux actuelles de la rue Féronstrée et les transformations qu'elle traverse, il est essentiel de s'intéresser à son contexte historique. Comme de nombreuses artères urbaines anciennes, elle s'inscrit dans un tissu qui a évolué au fil des siècles, façonné par les événements économiques, sociaux et urbains de la ville. Témoins de ces évolutions, les quartiers historiques comme celui de Hors-Château et les rues commerçantes telles que la rue Féronstrée ont joué un rôle central dans la vie quotidienne, le commerce et l'organisation des échanges à Liège.

L'histoire de cette rue et de son quartier permet d'éclairer les enjeux contemporains auxquels elle est confrontée. En revenant sur son passé, de sa prospérité commerçante à son déclin progressif, il devient possible d'analyser les transformations récentes dans une perspective globale et d'identifier les éléments qui pourraient contribuer à son renouveau.

#### 3.1 La ville de Liège

##### Époque romaine (jusqu'en 476) :

Liège émerge comme un modeste bourg au carrefour de la Meuse et de la Légia, marqué par des rues étroites, mal organisées et marécageuses. Bien qu'hostiles, ces rues restent essentielles pour la vie sociale : *« On s'y bouscule certes, mais cela signifie aussi qu'on s'y croise, y converse, y échange, y joue, s'y détend »*. L'urbanisme, influencé par des considérations stratégiques et géographiques, se distingue par des chemins privés et une séparation floue entre public et privé (Tholbecqu, 2013).

##### Moyen Âge (476-1492) :

Le culte de Saint-Lambert transforme Liège en un centre religieux et épiscopal. Sous Notger, la ville se fortifie et se développe. Les rues, bien que encombrées et mal pavées, restent le cœur de la vie urbaine : *« Ajoutons que les mots rues et ruelles intervenaient rarement dans les dénominations des voies publiques au début du XIIIe siècle »*. Le XVe siècle

voit la destruction de la ville par Charles le Téméraire, mais la reconstruction se fait sans alignement ni élargissement (Gobert, 1975-1978).



Figure 6 : Carte de Liège au XVI<sup>e</sup> siècle, gravée par Julius Milheuser en 1627, publiée par Johannes Blaeu à Amsterdam en 1649 sous le titre *Legia sive Leodium vulgo Liege*, dans *Novum ac magnum theatrum urbium Belgicæ regiae*. Vue prise de Saint-Maur. Source : Wiki

### Du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle :

Sous Erard de La Marck, la ville connaît embellissement et calme : « Grâce au tact, à la sage administration et à la fermeté de son chef suprême, la cité [...] profita d'une paix longue et profonde ». Les divisions sociales restent marquées, malgré des plans d'urbanisme visant à aligner et élargir les rues. « Partout, à ce temps, se dressaient des files de maisons particulières très caractéristiques ». L'éclairage public en 1710 et des routes commerciales favorisent la prospérité économique (Gobert, 1975-1978).

### De 1830 à 1924 :

De 1830 à 1924, Liège a profondément changé, perdant ses remparts et ses portes pour faire place à de nouveaux quartiers et larges artères. « A l'intérieur de la cité, des séries d'agglomérations ont été supprimées pour céder la place à de somptueuses artères, à d'importants édifices ou à des services publics ». L'industrialisation a favorisé ces transformations, avec l'élargissement des voies et le développement du commerce, tandis que la dérivation de la Meuse en 1850 a accentué ces changements. Pendant la Première Guerre mondiale, Liège, surnommée « Cité martyre » (Gobert, 1975-1978), a subi d'importants dégâts. Face à ces défis, de nouvelles réflexions et pratiques urbanistiques ont émergé. On a assisté à une remise en question du caractère médiéval des villes, symbolisée par la « Répudiation du caractère médiéval » (Frankignoulle, 1984). Les rues se sont modifiées



pour s'adapter aux nouveaux moyens de transport et les espaces publics ont été réglementés, avec une privatisation croissante de l'espace urbain, accentuant les inégalités sociales.

### L'après-guerre (1945-1973) :

Après la période de 1830 à 1924, Liège a été confrontée, entre 1945 et 1973, à des défis majeurs de reconstruction et de réaménagement urbain. Les destructions causées par les bombardements ont nécessité la rénovation de nombreuses maisons, tandis que l'ouverture de la ville à la circulation automobile a marqué un tournant, symbolisant une tendance de l'époque. *« On remarque l'apparition, dans les années '60, dans le paysage urbain de grande masse verticales, des immeubles en hauteur très souvent peu soucieux de leur environnement immédiat : peu de relations avec l'espace public, implantation sur une trame parcellaire non modifiée, pignons latéraux non architecturés, écrasement des gabarits voisins plus anciens »* (Delhalle, Dubois & Klinkenberg, 2010). Parallèlement, les rues ont été élargies et modernisées pour s'adapter aux besoins de la population croissante et à l'essor de l'automobile, ce qui a modifié la relation entre piétons et rues pour des raisons de sécurité. Les rez-de-chaussée des bâtiments ont souvent été laissés vides ou réservés aux garages, tandis que les commerces se sont déplacés en périphérie, près de zones de parking. Cette période de croissance s'est terminée en 1973 avec la crise pétrolière, marquant un ralentissement économique et une réévaluation des priorités urbaines. Comme le souligne Marcel Smets, les années 1970 ont vu la fin du projet moderniste : *« Le rêve moderniste s'est perdu. Il est devenu l'histoire de tous les jours, la banalité quotidienne »* (Malherbe & Frankignoulle, 1994).

### De 1980 à aujourd'hui :

Depuis les années 1980, Liège a entrepris une réévaluation de son urbanisme, mettant l'accent sur la réduction de la présence automobile. Les initiatives visant à créer des zones piétonnes et à améliorer l'accessibilité ont redéfini le centre-ville. Cette période a vu un regain d'intérêt pour les modes de transport durables et une animation urbaine accrue grâce à la diversification des usages des rez-de-chaussée.



### 3.2 Le quartier Hors-Château

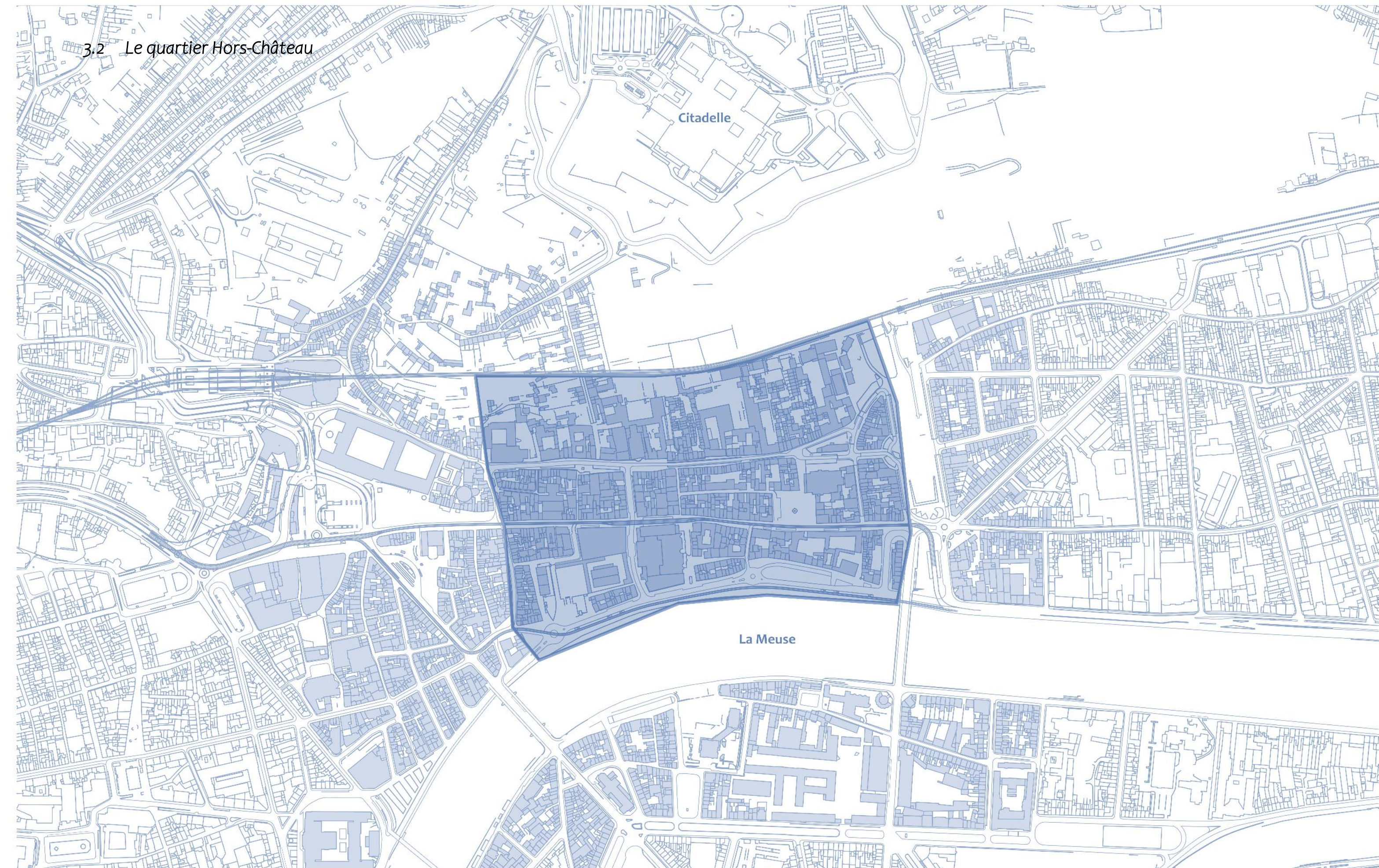


Figure 7 : Plan de la ville de Liège avec la mise en évidence du quartier Hors-Château. Source : Plan réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.





## La géographie et l'histoire du quartier

Au cœur de Liège se trouve un quartier très connu, riche de son histoire et de son patrimoine : le quartier Hors-Château. Situé sur la rive gauche de la Meuse, au pied de la colline de la Citadelle et à proximité immédiate du centre-ville, ce quartier est un témoin vivant du passé de la ville. Développé le long de la route Liège-Maastricht, Hors-Château ne faisait initialement pas partie de l'enceinte fortifiée de Notger au XI<sup>e</sup> siècle, ce qui lui a valu son nom. Cependant, au XIII<sup>e</sup> siècle, il a été intégré dans les remparts de la ville, dont les portes cotés Est sont, du Nord vers le Sud, Païenporte, la porte de Vivegnis et la porte Saint-Léonard.



Figure 8 : Vue du vieux Liège, en 1845, le rempart Saint-Léonard. (n.d.-b). BALaT KIK-IRPA. <https://balat.kikirpa.be/object/10131162>

Depuis lors, le quartier s'est étendu en longueur le long du fleuve, s'organisant autour de trois rues parallèles : le quai de la Batte, la rue Féronstrée, et la rue Hors-Château, formant un ensemble caractéristique de l'urbanisme médiéval.

Autrefois domaine des nobles et des bourgeois, Hors-Château a vu l'émergence de nombreuses demeures aristocratiques et hôtels particuliers. L'architecture de ces bâtiments témoigne encore aujourd'hui de son passé prestigieux. L'authenticité du quartier est également marquée par des édifices religieux emblématiques, comme la collégiale Saint-Barthélemy, célèbre pour ses fonts baptismaux, et l'église Saint-Jacques, datant du XVII<sup>e</sup> siècle (Jacques, 1979). D'autres lieux de culte comme les églises Saint-Jean et Saint-Denis renforcent l'atmosphère historique du quartier. Dans le courant du XIX<sup>e</sup> siècle, on peut constater une densification des habitats sur la colline de la citadelle avec la percée de la montagne de Bueren à la fin de ce siècle. La Montagne de Bueren c'est un escalier constitué de 374 marches qui relie le bas de la ville au sommet de la colline de la Citadelle. Ces escaliers offrent une vue spectaculaire sur Liège et rappellent l'importance stratégique et symbolique de la colline tout au long de l'histoire de la ville et témoignent de l'organisation verticale de la ville qui permettait de relier ses différents niveaux. Les traces des anciennes portes disparaissent et la prison Saint-Léonard devient la nouvelle frontière Est.



Figure 9 : Carte postale ancienne représentant la Place Maghin et la prison Saint-Léonard à Liège. Source : site de Fabrice Muller, <https://www.fabrice-muller.be>.

Chaque dimanche, le quartier Hors-Château se transforme en un lieu animé grâce à la Batte, le plus ancien marché en plein air de Belgique. Situé le long du quai de la Batte, ce marché international attire des milliers de visiteurs chaque week-end. Il offre une variété de produits frais, de spécialités locales et de produits artisanaux. Véritable institution liégeoise, la Batte est un lieu de rencontre et de convivialité, symbolisant le dynamisme commercial du quartier et de la ville.



Figure 10 : Photo du marché de la batte après-guerre. Source : Ministère de la culture française, Direction des arts et des lettres. Administration du patrimoine culturel, 1978.

Avec l'arrivée du tram, le marché de la Batte a dû s'adapter à une nouvelle organisation de l'espace. Désormais, les étals s'installent en partie sur la chaussée et sur les zones piétonnes longeant le quai. Cette réorganisation modifie la circulation des visiteurs, qui doivent naviguer entre les infrastructures du tram et les stands des commerçants. Si cette transformation suscite des ajustements pour les vendeurs et les clients, le marché conserve son rôle central dans la vie du quartier. L'animation dominicale reste présente, bien que l'agencement du marché évolue en fonction des contraintes imposées par ces nouvelles infrastructures.





Figure 11 : Le marché de la batte, le dimanche 2 février 2025. Photo prise par Emeline Dubuisson

Enfin, les coteaux qui longent la colline de la Citadelle offrent un paysage pittoresque, fait de ruelles étroites, d'escaliers et de terrasses. Ces zones résidentielles, où l'on trouve également de nombreux jardins, rappellent le passé rural de Liège, avant son urbanisation rapide. Aujourd'hui, elles constituent un espace de promenade très apprécié, offrant des vues imprenables sur la ville et ses alentours (Bruxelles : Ministère de la culture française, Direction des arts et des lettres. Administration du patrimoine culturel, 1978).

3.3 La rue Féronstrée

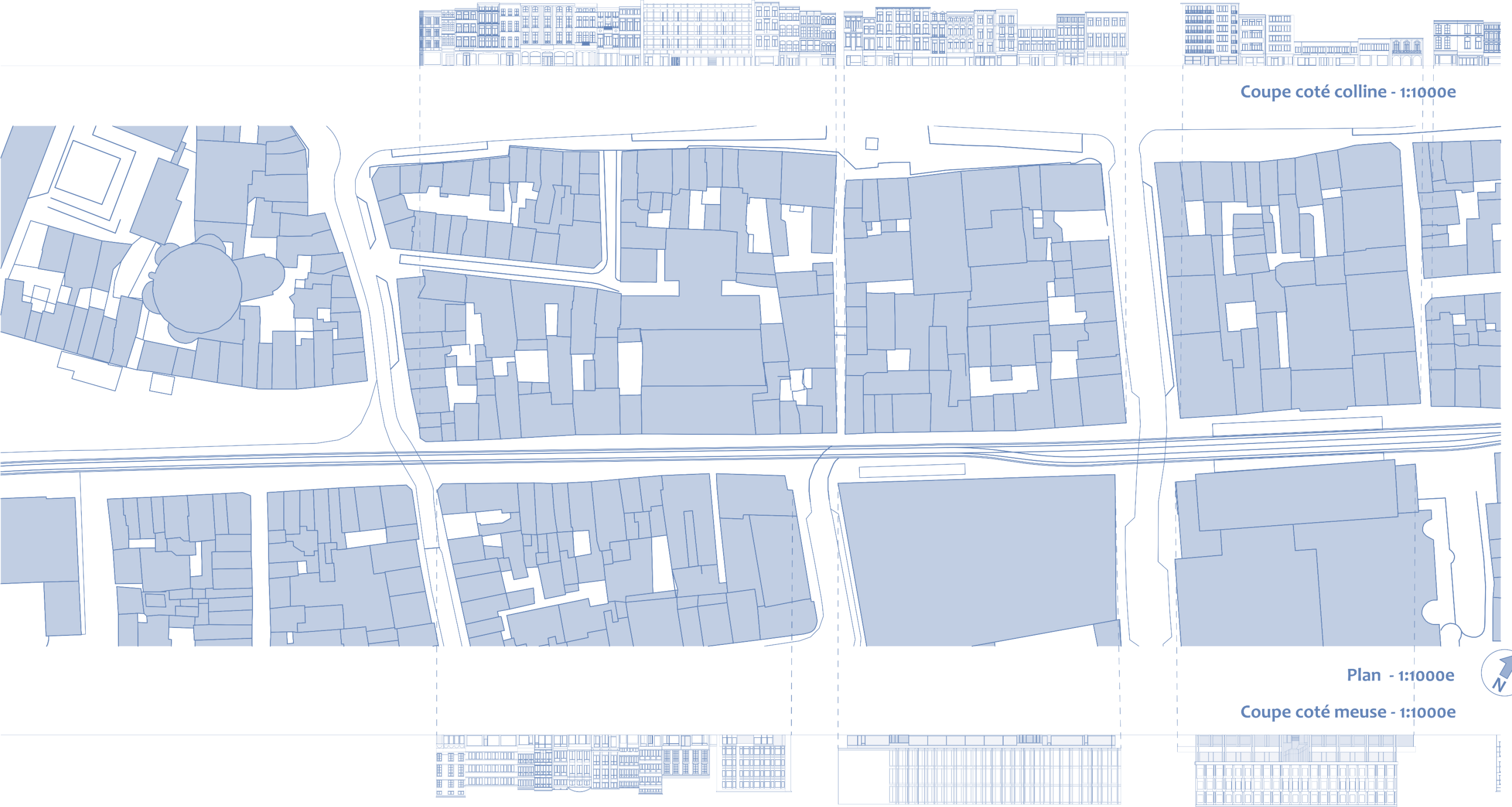


Figure 12 : Plan de la rue féronstrée partie 1. Source: Plan réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.



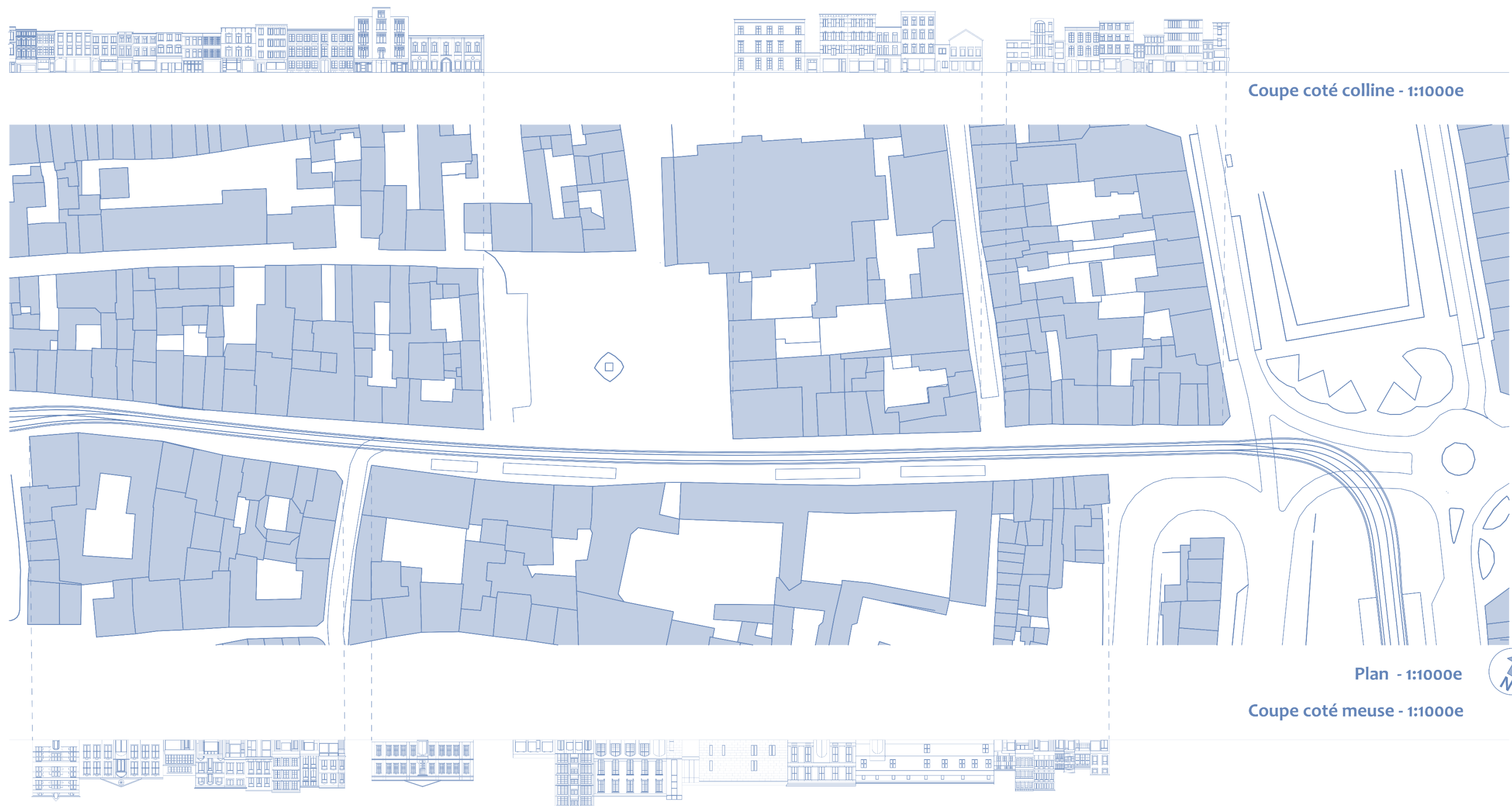


Figure 13 : Plan de la rue féronstrée partie 2. Source: Plan réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.

Dans un souci de lisibilité et afin de préserver une échelle cohérente, j'ai choisi de représenter le plan et les coupes générales situant la rue Féronstrée au 1/1000<sup>e</sup>, répartis sur deux formats A3. Ce découpage en deux parties permet de conserver une lecture claire tout en respectant les proportions du tissu urbain. L'objectif ici n'est pas d'entrer dans le détail architectural, mais de rendre visible la place qu'occupe la rue Féronstrée, son inscription dans le réseau de rues environnantes... Ce choix graphique vise à offrir une première lecture spatiale de la rue, en amont des analyses plus fines.

## Histoire et transformation de la rue

Située au cœur du centre historique de Liège, la rue Féronstrée s'inscrit dans le quartier Hors-Château, entre la rue du même nom et le quai de la Batte. Elle suit un tracé presque parallèle à ces deux axes, et s'étire discrètement mais solidement dans le tissu ancien de la ville. Son nom, hérité de son passé artisanal et commercial, signifie littéralement « rue des ferronniers », une évocation directe de ceux qui travaillaient le métal, l'un des plus anciens métiers liégeois.

Dans les temps anciens, cette rue n'était pas seulement un lieu d'activité économique : elle était aussi habitée par certaines des familles les plus influentes de Liège. Elle portait donc autant un poids social qu'économique. Elle fait même partie des premières voies de communication reliant Leodium (l'ancien nom de Liège) à Maastricht. Des chroniques anciennes la décrivent comme un point de rencontre pour les marchands de fer et les artisans liés à l'industrie métallurgique.

Mais comme beaucoup d'espaces urbains, Féronstrée a changé au fil du temps, perdant peu à peu son caractère originel. De nombreux bâtiments ont été détruits, et l'empreinte historique de la rue a été remodelée par les projets successifs. Parmi les événements marquants, la démolition de la porte Hasselin au XVI<sup>e</sup> siècle a permis un élargissement notable de la voie, facilitant ainsi la circulation. Plus tard, au XVII<sup>e</sup> siècle, les autorités municipales ont entrepris de réaligner les façades, cherchant à structurer et à embellir l'espace public pour les passants. Puis, en 1768, un nouveau projet d'aménagement élargit encore la rue entre la rue de la Cléf et la rue de la Rose afin de mieux accueillir charrettes et véhicules (Gobert, 1975-1978).

Dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la rue Féronstrée est devenue un axe majeur pour le transport public à Liège. Entre 1895 et 1930, plusieurs lignes de tram y circulaient, facilitant les déplacements et le dynamisme commercial du centre-ville. La ligne 1 et la ligne 4 passaient par la rue Féronstrée pour atteindre le cœur historique de la ville avant de rejoindre les quais de la Meuse, jusqu'à l'emplacement de l'actuelle Place des Déportés, autrefois appelée Place Maghin. La ligne 3, quant à elle, partait de la gare de Liège-Guillemins et empruntait le Pont d'Avroy. En provenance de la rue Cathédrale, le tram tournait à gauche dans la rue Saint-Jean-Baptiste, puis continuait par la rue Velbruck avant de bifurquer vers la

rue Hors-Château en direction de la place Saint-Léonard, où une prison était encore visible en 1980.

Toutefois, l'après-guerre a vu une croissance exponentielle de l'automobile, entraînant un recul progressif du tram. Des lignes de tram ont existé à Liège jusqu'à leur suppression progressive, pour finalement disparaître totalement en 1967 (Thoreau, 2012). Ce choix s'inscrivait dans une tendance générale en Europe, où de nombreuses villes ont démantelé leur réseau de tram au profit des bus et des voitures individuelles.

La rue était une chaussée partagée entre les trams, les voitures et les vélos. Les lignes de tram se trouvaient au milieu de la voie, tandis que les voitures circulaient de part et d'autre et se garaient le long des trottoirs. Il n'y avait pas vraiment de marquages au sol pour organiser la circulation, ce qui donnait un aspect plus fluide à l'espace public. Les piétons disposaient de trottoirs de chaque côté pour se déplacer, mais sans véritable séparation physique avec la circulation, hormis la différence de niveau entre la chaussée et les trottoirs.



Figure 14 : En féronstrée rue Saint-Jean-Baptiste. Source : Photo prise par un particulier non signée, en octobre 1962 - coll Laurent Bruck

La rue Féronstrée était une artère animée et commerçante, régulièrement empruntée par les bus et les automobilistes. Les piétons y circulaient sur les trottoirs longeant les boutiques et les habitations. Après 1960, avec la suppression du tram, la rue Féronstrée a connu un changement majeur dans son aménagement. La chaussée est devenue un espace exclusivement réservé à la circulation des voitures, les vélos circulant



également mais sans infrastructures dédiées. Il n'y avait donc pas de pistes cyclables ou de protections spécifiques pour les cyclistes, ce qui rendait la circulation partagée et moins sécurisée pour eux. En revanche, les trottoirs restaient présents des deux côtés de la rue, offrant toujours un espace pour les piétons, bien que la séparation avec la chaussée se fasse uniquement par la différence de niveau, sans aménagement spécifique pour assurer une sécurité optimale face aux véhicules. Ainsi, après la disparition du tram, la rue a perdu une partie de sa mixité de circulation, mais a continué à servir de voie de passage importante pour les véhicules.



Figure 15 : photo de l'ancien Inno. Source : photo prise par Willy Leclecq, le 15 septembre 1985 - Vieux Liège.

Depuis les années 2000, le contexte change à nouveau. La congestion automobile, les enjeux climatiques, et le besoin de revitaliser le centre-ville poussent la Ville de Liège à revoir sa stratégie de mobilité. Le tram fait alors son grand retour. La rue Féronstrée, en raison de son tracé stratégique et de son passé lié à cette forme de transport, est réintégrée dans le nouveau réseau. Ce projet de réintroduction du tram s'inscrit dans une logique plus large : réduire la pollution, renforcer l'attractivité du centre, et repenser l'espace public en faveur des mobilités douces et partagées.

Ainsi, Féronstrée redevient progressivement un terrain d'expérimentation pour une autre manière de faire la ville, une ville plus lente, plus lisible, plus habitée.

## Les travaux du tram : une transformation profonde

Après des décennies d'adaptation aux logiques de l'automobile, la rue Féronstrée entre à nouveau dans une phase de transformation profonde. Le projet de réintroduction du tram, amorcé dans les années 2000, marque non seulement un tournant technique, mais surtout une tentative de reconquête de l'espace public. Si le passé de la rue témoigne d'une longue cohabitation entre flux commerciaux, déplacements doux et transports collectifs, c'est bien cette mémoire-là que les nouveaux aménagements cherchent à réactiver, dans un contexte urbain renouvelé.

Mais avant de redevenir un espace partagé, la rue a dû, une fois encore, passer par une phase de transition rude et concrète : celle du chantier.

Pendant plusieurs années, Féronstrée s'est vue entièrement remodelée, parfois méconnaissable. Le chantier du tram a bouleversé son aménagement et son fonctionnement quotidien. Des fermetures ponctuelles ou prolongées, des barrières, des déviations... ont marqué le rythme de la rue. Les habitants, les commerçants, les passants ont dû composer avec un espace fragmenté, en constante évolution.

Les travaux ont nécessité le creusement de la chaussée sur environ 600 mètres de long, pour une largeur variant de 9 à 15 mètres, touchant en profondeur la structure même de la rue, comme l'illustre la Figure X (source : Google Images). L'installation des rails, des infrastructures électriques et des réseaux souterrains a impliqué la démolition temporaire de trottoirs, la relocalisation de services essentiels (eau, électricité, télécommunications) et une refonte complète de l'espace.

Ce contexte de chantier a eu des conséquences notables sur la vie quotidienne : baisse de fréquentation des commerces, horaires adaptés, tentatives de maintien du lien client par la livraison... tandis que les riverains faisaient face aux nuisances sonores, à la poussière, et aux modifications constantes du parcours piéton.

Mais au-delà de cette phase transitoire, c'est bien une transformation plus profonde qui se dessine : un retour à une rue plus vivante, mieux partagée, pensée pour les piétons, les cyclistes, les transports publics. La rue Féronstrée, une fois encore, est en train de changer de visage.



Figure 16 : La rue Féronstrée pendant les travaux du tram. Source : Google Image.

## Situation actuelle : une rue entre promesse et incertitude

Avec la fin des travaux, la rue Féronstrée a subi une transformation majeure, devenant un espace principalement piétonnier et cyclable, avec un accès limité aux véhicules pour les livraisons à certains horaires. Cette nouvelle configuration, pensée pour encourager la mobilité douce et améliorer la qualité de vie des riverains, semblait prometteuse. Cependant, les résultats sont encore loin des attentes initiales.

Le tram, toujours en phase de test, circule encore de manière irrégulière et sans passagers, ce qui rend difficile l'évaluation de son véritable impact sur la rue et ses usagers. En attendant qu'il fonctionne pleinement, ce sont principalement les piétons et cyclistes qui occupent l'espace. Mais cette cohabitation ne se fait pas sans difficultés, et la sécurité reste une question importante, surtout en l'absence de passage fréquent du tram. L'illusion de calme qui existe actuellement pourrait disparaître une fois que le tram sera en service, avec des flux de passagers qui pourraient changer l'ambiance de la rue.

Quant aux commerces, l'optimisme qu'aurait pu susciter la piétonisation semble se dissiper. Bien que l'on attendait plus d'animation, la rue paraît souvent déserte, et les commerçants ont du mal à attirer une clientèle suffisante. Au lieu de l'animation espérée, c'est une certaine calme qui s'est installée, ce qui fragilise la viabilité des commerces. On peut se demander si cette transformation n'a pas, au contraire, éloigné une partie des clients qui avaient l'habitude de fréquenter les magasins.

Avant les travaux, la rue Féronstrée était un lieu animé où voitures et piétons coexistaient dans un certain désordre maîtrisé, garantissant un passage constant et une certaine vie. Aujourd'hui, cette effervescence a cédé la place à une tranquillité presque artificielle, dont les bénéfices réels restent à évaluer. Une étude plus approfondie sur l'attractivité des commerces et l'impact de cette nouvelle configuration sera nécessaire pour savoir si cette transformation a vraiment répondu aux attentes de la ville.

Ainsi, bien que l'idée d'une rue calme dédiée à la mobilité douce ait été séduisante sur le papier, sa mise en œuvre actuelle soulève encore des questions. La rue Féronstrée a-t-elle vraiment gagné en attractivité ? Il est encore trop tôt pour le dire. Ce ne sont que le temps et une observation attentive de l'évolution de la rue qui permettront de trancher entre un pari réussi, un projet en voie de réussite, ou une transformation qui peine à convaincre.





Figure 17 : La rue féronstrée, photo prise en direction de la place du marché. Source : Photo prise par l'auteure, Emeline Dubuisson, le 11 novembre 2024.

## 4. Les perspectives urbaines

---

### 4.1 *Introduction cartographique : situer le regard, préparer la lecture*

Avant de plonger dans la lecture sensible de la rue Féronstrée, j'ai souhaité ancrer spatialement le parcours à venir. Pour ce faire, j'ai réalisé une carte d'ensemble inspirée de la méthode de Nolli, célèbre pour sa capacité à révéler la structure des villes historiques en distinguant les pleins (le bâti) et les vides (l'espace public). Cette représentation graphique, à l'échelle du 1/2500, m'a permis de situer la rue Féronstrée dans son environnement immédiat, tout en rendant lisibles ses relations avec le tissu urbain environnant : la colline de la Citadelle au nord, la Meuse au sud, les grands repères que sont la place du Marché, la place Saint-Barthélemy ou encore la place des Déportés.

Mais au-delà de sa fonction de localisation, cette carte prépare également la lecture à venir : j'y ai intégré six zooms, correspondant aux principaux points d'observation développés dans la section suivante. Chaque zoom marque une séquence spatiale particulière de la rue Féronstrée, choisie pour la richesse des perspectives qu'elle offre ou, au contraire, pour les effets de clôture qu'elle impose. Les cercles numérotés, accompagnés de flèches de regard, indiquent les points de prise de vue des dix-sept photographies analysées plus loin. Il ne s'agit donc pas d'un simple fond cartographique, mais d'un outil analytique à part entière, conçu pour accompagner le regard du lecteur tout au long de l'analyse.

C'est dans cette continuité graphique et sensible que s'inscrit la lecture suivante. Elle propose de raconter la rue non comme une simple succession de bâtiments, mais comme une séquence perceptive. La carte Nolli devient ici la scène de cette narration, un support discret mais essentiel pour comprendre comment les perspectives structurent l'expérience piétonne.





Figure 18 : Représentation pleine/vide de la rue Féronstrée et des espaces publics adjacents, indiquant les zones de zoom analysées. Inspirée de la méthode de Nolli. Source: carte réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.



## 4.2 *Lecture globale de la rue : Les perspectives, fil conducteur du regard piéton*

À partir de la cartographie précédente, qui vient situer la rue Féronstrée dans son tissu urbain et en dessiner les principales séquences, j'ai souhaité poursuivre l'analyse par une lecture plus sensible et incarnée. En tant que future architecte, il m'importait d'explorer la rue non seulement comme un objet d'étude spatial, mais aussi comme un espace vécu, traversé, perçu à hauteur d'œil. J'ai ainsi cherché à rendre compte de la manière dont les perspectives façonnent notre perception de l'espace public, influencent notre rythme de marche, notre curiosité, notre confort visuel. Ce critère, bien que peu développé dans la littérature théorique, m'est apparu essentiel au fil des observations. C'est pourquoi je l'ai intégré à ma grille d'analyse, comme un prisme complémentaire pour lire la rue.

J'ai choisi de commencer ce parcours depuis la place du Marché, en direction de la place des Déportés, bien que dans cette partie, l'ordre importe peu. Ce qui m'intéresse ici, c'est la qualité des vues transversales et frontales, le jeu d'ouverture ou de fermeture visuelle, et ce qu'elles révèlent, ou cachent, à hauteur de regard.

Au fil du parcours, dix-sept séquences visuelles ont été repérées, photographiées et commentées. À chaque intersection, qu'elle débouche vers la Meuse ou la colline, j'ai tenté de capter l'ambiance, les limites du regard, les effets d'appel ou de clôture. Il s'agit ici d'un récit fluide, structuré par ce que l'on voit, ce que l'on ressent, et ce que l'on devine.

## 4.3 *Cartographie des perspectives : Six zooms pour lire la rue*

Pour accompagner cette lecture piétonne, j'ai extrait de la carte précédente six zooms localisés le long de la rue Féronstrée. Ces zooms correspondent à des intersections majeures où s'ouvrent des perspectives vers la Meuse ou vers la colline. Ils sont présentés ici comme des schémas d'analyse, toujours en référence au style de Nolli, pour distinguer les volumes bâtis (pleins) de l'espace public (vides). Sur chaque zoom, les prises de vue sont indiquées, de même que leur orientation, afin de comprendre dans quel sens le regard du piéton se déploie. Ces six points ne constituent pas une analyse exhaustive, mais permettent de situer spatialement les 17 photographies commentées dans la suite du texte. Ils servent de trame de lecture pour accompagner le récit, et de base graphique pour comprendre comment la morphologie de la rue, ses articulations, ses seuils et ses ruptures participent à la construction d'une narration urbaine.

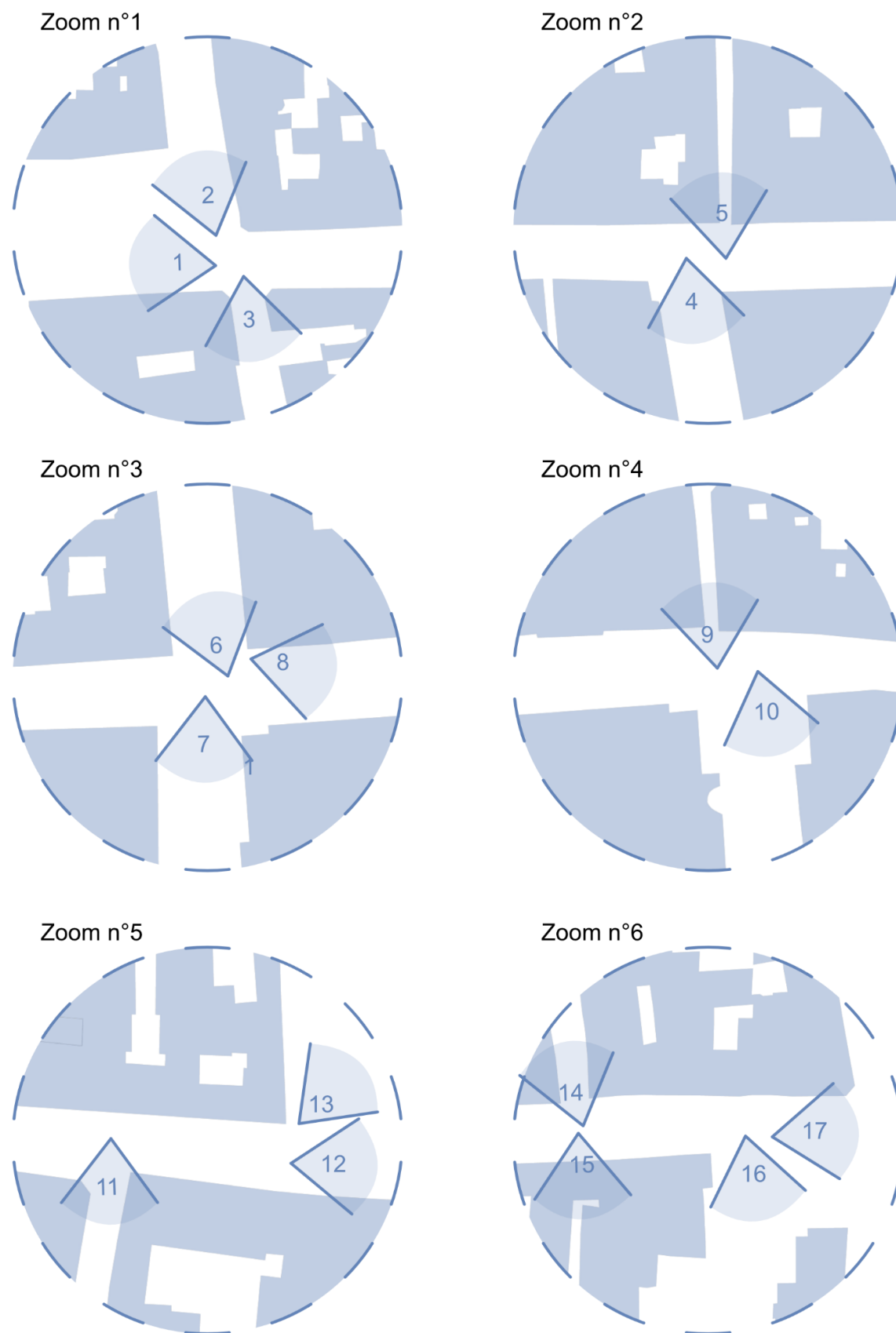


Figure 19 : 6 zooms : lecture des perspectives croisées entre la rue Féronstrée et ses connexions latérales. Source : Schémas réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.



#### 4.4 Début du parcours : respiration urbaine et premières ouvertures

Depuis la place du Marché, la perspective vers la place Saint-Lambert s'ouvre amplement, guidée par les alignements d'arbres qui cadencent le regard sans l'enfermer. Les façades de gauche, dégagent un sentiment d'espace et de respiration. C'est une entrée calme, qui laisse au piéton le temps de se situer. Cette perspective donne à la rue une profondeur immédiate, tout en indiquant qu'elle est structurée, hiérarchisée.

En atteignant la rue des Mineurs, on perçoit pour la première fois un appel vers la colline. Bien que la rue tourne légèrement et que le bâti vienne refermer partiellement la vue, la perspective reste lisible, enrichie par le relief visible au fond du champ. On comprend que l'espace urbain ne s'étend pas seulement à l'horizontale, mais qu'il grimpe, s'échappe, s'élève. Ce jeu de plans superposés renforce l'effet de profondeur et de mystère, en même temps qu'il incite à avancer.



Figure 20 : Vue depuis la rue Féronstrée vers la place du Marché. Source : photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 24 octobre 2024.



Figure 21 : Vue depuis la rue des Mineurs vers la colline. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 02 février 2025.

## 4.5 Séquence intermédiaires : fermetures, filtres et contrastes

Au croisement avec la rue du Pont, la perspective change radicalement. La rue s'étire, mais dans une trame resserrée, où les façades encadrent fortement le regard. La présence d'un virage au loin brise la linéarité et introduit une forme de clôture visuelle. Le piéton n'aperçoit pas ce qui vient après, il est invité à s'engager dans l'inconnu. Cette impression d'« entre-deux » crée une tension spatiale très forte.

La Potiérue, elle, offre une lecture complexe : d'abord filtrée par une structure préau, elle finit par révéler une perspective longue vers Saint-Pholien, église massive du paysage liégeois. Entre l'obstacle de la structure, les voitures stationnées, et la profondeur vers la Meuse, le regard navigue entre perturbation et révélation. On ressent ici l'effet des couches superposées dans la ville ancienne.

La rue de la Rose agit comme une parenthèse médiévale : ruelle étroite, bâti dense, un passage construit au-dessus de la rue crée un effet de couloir habitée, de transition intime. Au loin, la rue Hors-Château s'annonce, et au-delà, le tapis végétal de la colline s'impose doucement. Ici, l'espace est contraint, mais la lumière lointaine attire comme un fil d'Ariane<sup>3</sup>. On passe du sombre à la lumière, du bâti serré à l'ouverture.

La rue Velbruck quant à elle, produit un effet de cul-de-sac. La vue s'écrase sur la façade du collège épiscopal Saint-Barthélémy en front de la rue Hors-Château. Cette fermeture produit une atmosphère de rupture. C'est une pause brutale dans le parcours, une mise entre parenthèses de la marche. Elle matérialise les limites de la perspective comme expérience continue.



<sup>3</sup> Le "fil d'Ariane", emprunté à la mythologie, désigne ici la lumière lointaine qui guide le regard et invite à sortir de l'étroitesse de la ruelle vers un espace plus ouvert.



Figure 23 : Vue de la rue du Pont vers la Meuse.  
Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 02 février 2025.

Figure 22 : Vue de Potiérue vers la Meuse. Source :  
Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 02 février 2025.



Figure 24 : Vue de la rue de la rose vers la colline.  
Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 02 février 2025.



Figure 25 : Vue de la rue Velbruck vers la colline.  
Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 02 février 2025.

## 4.6 Ruptures et variations : ambiances inattendues

La rue Saint-Jean-Baptiste ouvre l'espace. Grâce à un léger retrait des façades et à la courbure de la voie, elle produit une progression douce du regard, avec un échappement partiel vers la Meuse. C'est une vue timide mais prometteuse. Ce type de perspective, semi-ouverte, crée une sensation de mouvement potentiel.

Au centre de la rue Féronstrée, la séquence visuelle devient plus monotone : de part et d'autre, le bâti est haussé et homogène, refermant le piéton dans une cage de façades. La marche devient presque mécanique. Cette répétition visuelle nuit à la curiosité. On voit, mais on ne découvre pas.

Heureusement, des moments de surprise surviennent encore. La rue Saint-Georges offre une composition asymétrique saisissante : d'un côté un bâtiment de briques rouges, de l'autre une rangée d'arbres le long du mur. Le regard se tend vers un fond filtré par la végétation. L'ambiance est apaisée, mixte, accentuée par le pavage et la lumière douce.

7.



Figure 26 : Vue de la rue saint Jean-Baptiste vers la Meuse. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 02 février 2025.

8.



Figure 27 : Vue de la rue Féronstrée. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 01 novembre 2024.

9.



Figure 28 : Vue sur la rue Saint-Georges. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 02 février 2025.

## 4.7 Derniers cadrages : seuils symboliques et invitations à l'horizon

En poursuivant la marche le long de la rue Féronstrée, un nouveau moment de bascule s'opère à hauteur de la rue de la Poule. Cette ruelle étroite, presque secrète, se distingue par son ambiance feutrée<sup>4</sup>, presque hors du temps. Le piéton est invité à franchir une arche bâtie, modeste mais puissante dans son effet. Ce passage voûté agit comme un sas sensoriel : à la fois obscur, étroit, et mystérieusement orienté vers la lumière. Derrière, la colline végétale réapparaît, toujours en toile de fond, comme une promesse d'élévation. On ressent ici un dialogue vertical entre la densité du bâti et la souplesse de la nature. La perspective est fermée au premier plan, mais ouverte en profondeur, offrant une sensation de transition douce, presque poétique.

Un peu plus loin, la rue Hongrée prolonge cette alternance de cadrages, mais dans une tonalité différente. Ici, les proportions sont plus équilibrées, la rue ni trop étroite, ni trop large. Le regard, canalisé entre deux lignes de façades classiques, se termine sur un immeuble contemporain situé de l'autre côté de la Meuse. La confrontation des styles, ancien et moderne, donne à cette séquence un caractère plus froid, mais parfaitement lisible. Le piéton n'est pas surpris, mais il perçoit une transition de temporalité : ici, la ville historique dialogue avec le renouveau urbain. C'est un moment de mise en perspective du tissu urbain, au sens propre comme au figuré.

À l'approche de la place Saint-Barthélemy, un changement d'échelle s'opère. Soudainement, à gauche, le bâti se retire. L'absence de façade libère l'espace, offre une vue dégagée, et permet à la lumière d'inonder la rue. Ce moment de dégagement crée une véritable respiration urbaine, une sensation de soulagement spatial. Pour le piéton, c'est une confirmation : on quitte la régularité du tissu pour entrer dans un lieu de rupture, de mise en scène. L'église Saint-Barthélemy, si proche, agit comme un repère monumental. Elle assoit l'identité du lieu, et ancre la perspective dans une forme de solennité tranquille.

Les vues suivantes, à mesure qu'on avance vers la fin du parcours, prennent une ampleur inédite. Depuis certaines ouvertures, le regard se dirige vers les flèches de la cathédrale dissimulé par la végétation. Le paysage devient complexe, stratifié. Ces éléments verticaux, flèches, arbres, élèvent le regard, forçant une lecture plus symbolique de l'espace. La perspective devient ici un tracé visuel.

Sur le flanc gauche, la rue Saint-Thomas ramène un peu de calme. Le bâti y est plus bas, la perspective nettement ouverte, et l'on perçoit, au fond, la végétation qui grimpe la colline. Ce plan large et paisible évoque une trame verte, douce et rassurante, un rappel que l'urbanité liégeoise cohabite constamment avec son relief naturel.

---

<sup>4</sup> Par "ambiance feutrée", on entend une atmosphère douce, tamisée, silencieuse, qui enveloppe l'espace et invite à une perception plus intime et sensorielle du lieu.



Quelques pas plus loin, un autre cadrage surprend : une façade à pans de bois se présente en premier plan, fermant brusquement le champ visuel. Pourtant, un passage discret, étroit et voûté, s'ouvre sous le bâtiment. Cette transition produit un effet de seuil, un appel vers l'inconnu. Le contraste entre ombre et lumière, entre confinement et ouverture, accentue l'effet narratif. Ce petit tunnel crée une expérience sensible de l'espace, où chaque pas devient une transition presque intime. Pour le piéton, l'espace est à la fois intrigant et immersif.

Enfin, juste avant l'arrivée à la place des Déportés, la perspective s'ouvre une dernière fois. Le regard est naturellement attiré par le bâtiment à coupole, situé de l'autre côté de la Meuse. Cette vue frontale, bien que lumineuse, est marquée par un effet d'éblouissement, dû à la lumière directe du soleil. Mais cette intensité participe à une ambiance dynamique, une vibration qui annonce la fin du parcours. L'espace s'élargit, la ville semble vivante et mobile, et le piéton sent qu'il atteint un seuil de transition.

Le parcours s'achève alors en douceur, en débouchant sur la place des Déportés. Ici, tout semble s'élargir, se calmer, s'harmoniser. La perspective s'ouvre avec générosité, structurée par les rails du tram qui accompagnent naturellement le regard jusqu'au fond de la place. Les bâtiments en briques rouges, à gauche et à droite, encadrent sans enfermer. La canopée d'arbres dénudés, en hiver, permet une lecture claire de l'espace, tout en rythmant le cheminement visuel. Des potelets discrets, un mobilier bien disposé, des cheminements lisibles renforcent le sentiment d'aisance et de sécurité. C'est une fin de parcours ouverte, claire, lisible : l'espace dit au piéton, tu es allé au bout, tu peux t'arrêter, ou continuer.

10.



Figure 29 : Vue sur la rue de la Poule vers la colline.  
Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 14 octobre 2024.

11.



Figure 30 : Vue sur la rue Hongrée vers la colline.  
Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 02 février 2025.

12.

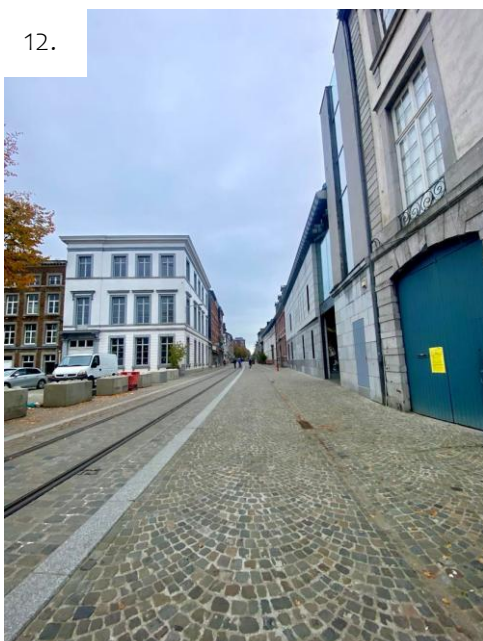


Figure 31 : Vue de la rue Féronstrée vers la place des Déportés. Source : Photo réalisé par l'auteur, Emeline Dubuisson, 14 octobre 2024.

13.

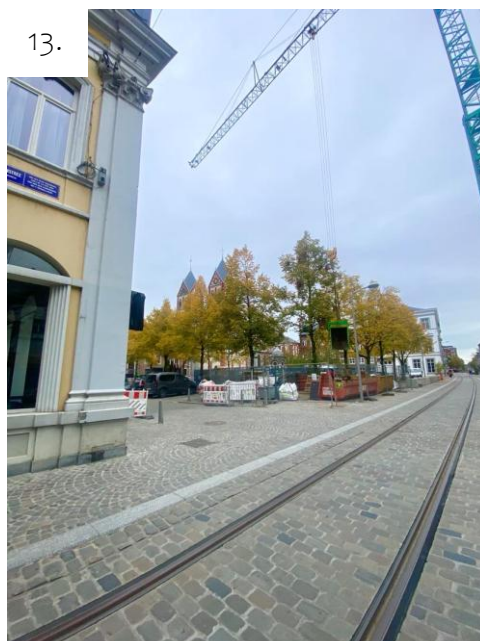


Figure 32 : Vue de la rue Féronstrée vers la place Saint-Barthélemy. Source : Photo réalisé par l'auteur, Emeline Dubuisson, 14 octobre 2024.

14.



Figure 34 : Vue sur la rue Saint-Thomas vers la colline. Source : Photo réalisé par l'auteur, Emeline Dubuisson, 24 octobre 2024.

15.



Figure 33 : Vue sur la rue du Mont de Piété vers la Meuse. Source : Photo réalisé par l'auteur, Emeline Dubuisson, 02 février 2025.



16.



Figure 36 : Vue sur la rue des Aveugles vers la Meuse. Source : Photo réalisé par l'auteur, Emeline Dubuisson, 02 février 2025.

17.

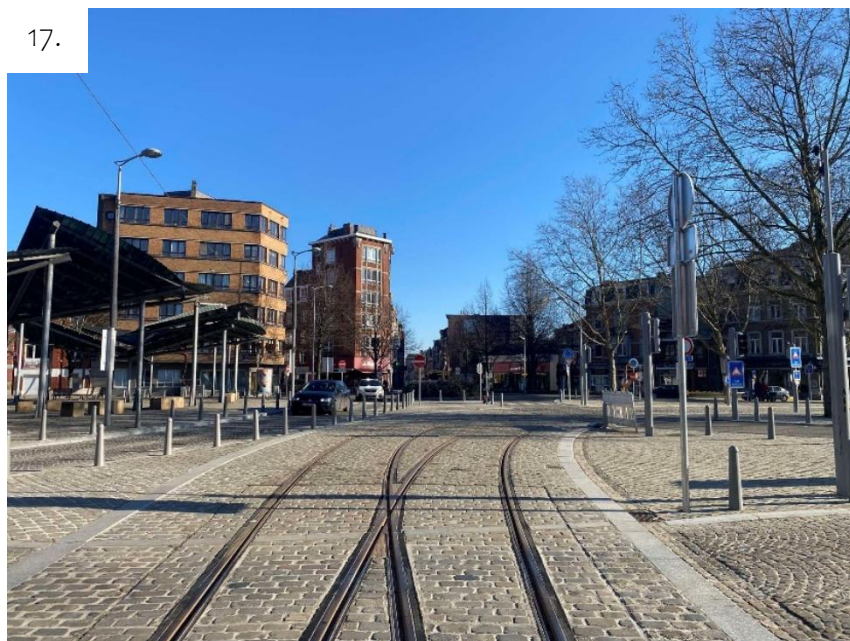


Figure 35 : Vue sur la place des Déportés. Source : Photo réalisé par l'auteur, Emeline Dubuisson, 02 février 2025.

## 4.8 Conclusion : Relire la rue à hauteur de regard

À travers cette traversée minutieuse de la rue Féronstrée, un constat s'est imposé : cette rue ne se donne pas d'un seul coup d'œil, elle se dévoile par fragments, par séquences, dans une succession d'ambiances, de seuils, de cadrages. Elle ne se lit pas comme une simple ligne continue, mais comme une narration en mouvement, où chaque pas transforme le point de vue, et où chaque croisement offre une nouvelle scène à observer, un nouveau rythme à éprouver.

Les dix-sept photographies commentées, appuyées par les six zooms cartographiques inspirés de la méthode de Nolli, ont permis de mettre en lumière cette scénographie urbaine : tantôt ouverte et invitante, tantôt fermée et contraignante, tantôt douce, tantôt abrupte. Loin d'être de simples vues esthétiques, ces perspectives jouent un rôle fondamental dans la manière dont la rue est perçue, traversée, vécue. Elles influencent directement le comportement du piéton : son envie d'avancer, de s'arrêter, de regarder ou d'ignorer.

Intégrer cette notion de perspective dans ma grille d'analyse n'allait pas de soi. Ce critère, moins présent dans la littérature théorique, m'est apparu comme une évidence au fil des repérages sur le terrain. Il ne s'agit pas d'un ajout accessoire, mais bien d'un prisme complémentaire qui relie et éclaire d'autres dimensions fondamentales. Lorsque la perspective est ouverte, claire, rythmée, elle soutient la marchabilité. Elle rend la rue lisible, confortable, sécurisante. À l'inverse, lorsqu'elle est fragmentée, désorientée, voire complètement bouchée, elle freine l'élan du promeneur, brise la continuité perceptive, altère la fluidité du parcours. Elle peut aussi, parfois, éveiller la curiosité, créer une forme de suspense spatial.

Les observations réalisées ont ainsi mis en lumière des liens étroits entre les perspectives et plusieurs critères de la grille. La qualité des cadrages visuels participe à la transparence des rez-de-chaussée. Elle conditionne le rapport entre espace public et façades. Elle influe sur la perception des seuils, sur la lisibilité fonctionnelle, sur la capacité d'un espace à inviter ou à repousser. En somme, les perspectives donnent à voir ce que la grille permet d'interroger plus en profondeur : elles ouvrent une porte vers l'analyse.

Cette double lecture, à la fois sensible et théorique, a révélé les contrastes de la rue Féronstrée. Certaines séquences sont riches, dynamiques, animées, comme à proximité de la place du Marché ou en arrivant vers la place des Déportés. D'autres sont monotones, refermées, peu stimulantes, comme au centre du tracé, où la répétition architecturale engendre une forme de neutralité perceptive. Certains cadrages sont remarquables, presque poétiques, comme les arches bâties, les échappées visuelles vers la colline, ou encore les jeux d'ombre et de lumière dans les passages étroits. À d'autres moments, c'est l'uniformité ou l'absence d'appel visuel qui domine, et qui rend la marche moins intuitive, moins habitée.



L'enjeu, ici, n'était pas seulement de décrire, mais de comprendre ce que ces configurations visuelles produisent sur le plan de l'expérience urbaine. Car une rue ne se mesure pas uniquement en mètres linéaires ou en types d'usages : elle se ressent, elle se regarde, elle se parcourt. C'est pourquoi cette analyse a tenté de croiser une grille d'observation rigoureuse avec un regard profondément incarné, celui d'un piéton attentif, d'une étudiante en architecture curieuse de saisir les relations subtiles entre la forme et l'usage, entre l'esthétique et la fonction.

Cette lecture des perspectives n'a pas pour ambition de clore le regard sur la rue Féronstrée. Elle est au contraire une ouverture. Elle invite à penser l'espace urbain non comme une succession de zones à aménager, mais comme un récit en puissance, une scène habitée à construire avec soin. Elle montre que penser la revitalisation des rez-de-chaussée, c'est aussi penser ce que l'on donne à voir, ce que l'on suggère, ce que l'on révèle ou ce que l'on cache à hauteur d'œil.

À travers cette première étape de l'analyse spatiale, la grille a trouvé ici une première mise à l'épreuve. Elle a montré sa pertinence, sa capacité à structurer une lecture fine, mais aussi ses limites, que seule l'expérience du terrain peut dépasser. C'est sur cette base désormais incarnée que se construira la suite de l'étude, avec d'autres focales, d'autres échelles, d'autres sensibilités, mais toujours avec cette volonté d'être au plus près du réel, de ses formes comme de ses usages.

## 5. Lecture des rez-de-chaussée et relation avec la rue

---

Après avoir traversé la rue Féronstrée en suivant ses lignes de fuite, ses ouvertures et ses points de rupture, j'ai eu envie de ralentir. De ne plus seulement regarder au loin, mais de regarder de près. De prêter attention à ce qu'on voit en marchant, mais qu'on oublie souvent.

À ce qui se passe à hauteur d'œil.

Cette lecture commence donc là, sur la plinthe urbaine, ce niveau où la ville respire ou se referme. Où une simple vitrine, une porte, une enseigne ou une friche peuvent transformer le parcours en expérience vivante, ou en trajet sans relief.

Pour comprendre ce que les rez-de-chaussée disent (ou ne disent pas), j'ai construit 99 fiches d'identité (qui se trouve en annexe), façade par façade, tout au long de la rue. Ce travail de terrain, réalisé le 14 octobre 2024, m'a permis de regarder autrement : plus lentement, plus attentivement. Chaque fiche combine une photo, une localisation dans l'élévation, une lecture du vide en façade (inspirée de Nolli), et une grille d'analyse personnelle fondée sur cinq critères : transparence, accessibilité, diversité fonctionnelle, activation du frontage et caractère architectural.

Pour ne pas me perdre dans un trop-plein d'informations, j'ai décidé de découper la rue en trois grandes sections, en lisant à chaque fois les deux versants : côté colline et côté Meuse. J'ai ensuite représenté chaque séquence sous forme d'élévations continues, où les façades sont codées selon leur usage principal : commerce, service, friche, logement ou mixte. À travers cette lecture graphique, ce que je cherche à faire apparaître, ce sont des rythmes, des discontinuités, des ambiances. Pas une vérité figée, mais une lecture sensible et habitée.

Chaque section sera abordée séparément, à travers une analyse générale, quelques exemples de façades parlantes, et une coupe transversale qui vient compléter la lecture.

## 5.1 Schéma de découpage et localisation des coupes

Avant d'entrer dans la lecture détaillée des sections, ce plan vient résumer le découpage méthodologique de la rue Féronstrée.

On y retrouve :

- la division en trois sections (numérotées de 1 à 3),
- la distinction entre côté Meuse et côté colline,
- ainsi que les traits de coupe transversale utilisés dans l'analyse.

Ce schéma me sert de base graphique tout au long du chapitre, pour situer chaque portion étudiée dans son contexte réel et spatialiser les observations.

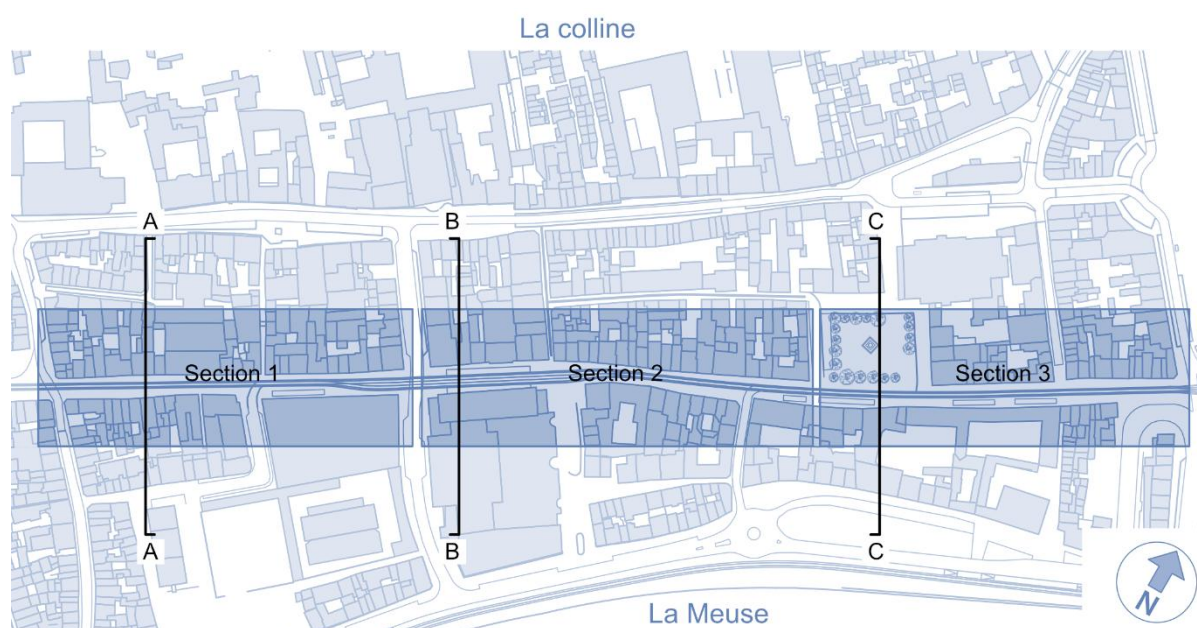


Figure 37 : Plan de découpage méthodologique de la rue Féronstrée – Localisation des sections et des coupes transversales. Schéma réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, Avril 2025.

## 5.2 Section 1 : Côté colline & côté Meuse

### Répartition fonctionnelle côté colline



Figure 38 : Répartition fonctionnelle des rez-de-chaussée – Section 1, côté colline (entre la rue des Mineurs et la rue Velbruck). Élévation réalisée par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.

Cette première section du parcours, située côté colline, comprend 22 façades au total. Ce qui frappe dès la lecture de l’élévation, c’est la coexistence de contrastes marqués : d’un côté, 13 rez-de-chaussée accueillent des commerces actifs, mais de l’autre, on relève 9 friches, parfois totalement opaques, abandonnées ou sans fonction lisible.

Cette quasi-équivalence, à peine masquée par quelques fonctions mixtes ou services peu animés, suffit à briser toute continuité réelle dans l’expérience piétonne.

Le sentiment que cette portion de rue renvoie n’est donc pas celui d’une rue “vivante” au sens fluide du terme, mais plutôt celui d’un espace morcelé, où l’animation surgit par à-coups, entre deux séquences plus ternes. En dessinant cette élévation, j’ai ressenti cette tension constante entre l’ouverture et la fermeture, entre l’appel de la vitrine et le vide du rideau métallique baissé.

Ce type d’oscillation génère un rythme déséquilibré, qui fatigue le regard autant que la marche. On avance, on hésite, on décroche.

Théoriquement, cette lecture s’inscrit dans ce que Soulier désigne comme une opposition entre frontage actif, générateur d’interaction, et frontage stérilisé, où toute forme d’ouverture sur la rue disparaît. Ici, ces deux états se succèdent sans réelle transition, empêchant la rue de “tenir ensemble”. Comme le rappellent Masbouni et Petitjean, ce n’est pas seulement la présence d’activités qui compte, mais leur continuité, leur dialogue. Or ici, l’espace urbain peine à raconter une histoire cohérente.

## Répartition fonctionnelle côté Meuse

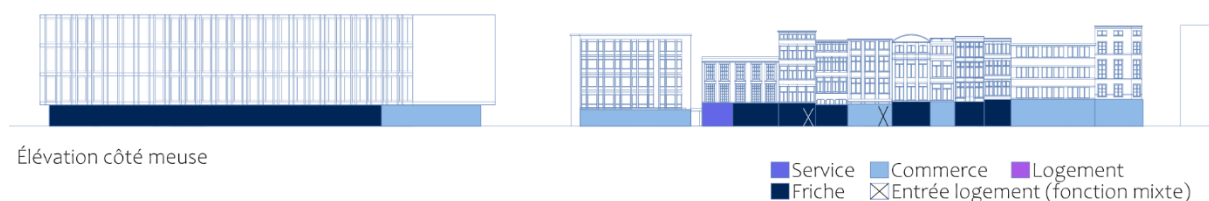


Figure 39 : Répartition fonctionnelle des rez-de-chaussée – Section 1, côté Meuse (entre la rue Saint Jean-Baptiste et la rue du Pont). Élévation réalisée par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.

Côté Meuse, la section 1 se compose de 12 façades, dont la répartition met en évidence une nette présence de friches. Sur les 12 plinthes relevées, 7 sont inactives ou partiellement vacantes, certaines combinées à une entrée de logement, d’autres complètement fermées, sans signalisation ni transparence.

À côté de cela, on compte 6 commerces ou commerces mixtes, mais leur dispersion et leur isolement empêchent toute réelle continuité commerciale. La présence d’un service vient encore complexifier cette lecture déjà fragmentée.

Ce qui domine ici, ce n’est pas un contraste franc entre animation et fermeture, mais plutôt une impression de vide récurrent. L’espace piéton se construit entre des séquences sans usage lisible, entrecoupées d’activités qui ne se répondent pas. L’expérience de la marche devient inégale, flottante, rythmée davantage par ce qui manque que par ce qui est offert.

Ce côté de la rue produit donc une ambiance moins tendue que le versant colline, mais plus effacée, plus désactivée. Ce n’est pas l’absence totale d’usages qui gêne, mais leur discontinuité et leur incapacité à générer du lien avec l’espace public. La rue semble là, mais n’interpelle pas.

## Exemples contrastés de façades

### Exemple 1, plinthe partiellement active :



Figure 40 : Exemple de frontage partiellement actif : façade du commerce REBEL, section 1, côté colline. Fiche réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.

Cette façade, occupée par le commerce REBEL, m'a immédiatement semblé intéressante à observer car elle reflète une situation intermédiaire fréquente dans la rue Féronstrée : un frontage partiellement actif. L'activité est présente, la vitrine est lisible, le seuil est accessible, et pourtant, quelque chose manque. Il n'y a aucune animation du seuil, aucun prolongement sur le trottoir, aucun signe d'appropriation de l'espace public. On est dans une configuration où le commerce fonctionne en tant que tel, mais sans interagir pleinement avec la rue.

Ce que cette façade révèle surtout, c'est une tension entre lisibilité fonctionnelle et rupture architecturale. La plinthe est unifiée visuellement, ce qui donne au rez-de-chaussée une certaine force, mais elle efface la lecture verticale des trois bâtiments qu'elle traverse. On ne sait plus exactement où commencent les logements, ni comment le commerce s'insère dans le bâti. C'est un exemple intéressant car il montre une ouverture, sans pour autant créer de lien sensible avec l'espace public. Il illustre bien l'entre-deux : ce n'est pas un vide, ce n'est pas une friche, mais ce n'est pas non plus un lieu qui donne envie de s'arrêter.



Selon la typologie proposée par Soulier, ce frontage ne relève pas d'une stérilisation totale, puisqu'une transparence et un usage sont bien présents. Mais il reste inactif dans sa dimension relationnelle : l'absence d'animation au seuil, de mobilier ou d'éléments d'interface le rend fonctionnel mais peu engageant. Ce type de configuration pose la question suivante : qu'est-ce qui rend une façade vraiment active ? Est-ce suffisant d'être visible, ou faut-il aussi créer une interaction sensible avec la rue ?

### Exemple 2, plinthe stérilisé :

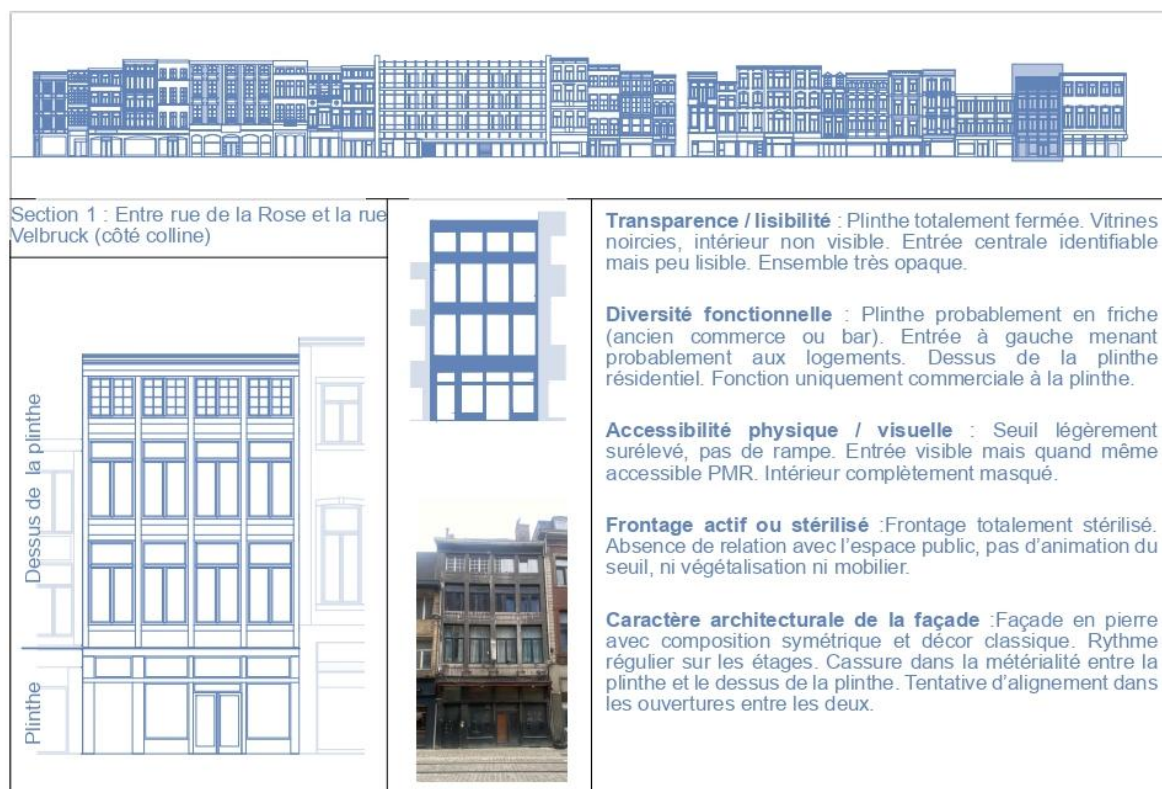


Figure 41 : Exemple de frontage totalement stérilisé : façade en friche, section 1 – côté colline. Fiche réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.

Cette façade illustre une situation de frontage totalement stérilisé, telle que décrite par Soulier : l'absence de transparence, de visibilité fonctionnelle, de mobilier ou de seuil actif crée une rupture nette entre le bâtiment et l'espace public. Le rez-de-chaussée ne montre aucun usage, aucun signe d'occupation ou de reconversion. On ne perçoit ni signal faible, ni tentative de maintien d'un lien avec la rue.

La composition architecturale, avec une organisation symétrique des étages, laisse penser à une volonté d'alignement dans la structure initiale. Mais cette régularité ne



compense pas la fermeture radicale de la plinthe, qui désactive complètement la façade au niveau piéton.

En cela, cette configuration correspond bien à une “interface stérile” au sens fonctionnel : un rez-de-chaussée qui n’apporte rien à l’expérience piétonne, ni en termes de lisibilité, ni de rythme, ni d’activation spatiale. Elle affaiblit la continuité du parcours et produit un creux dans l’ambiance urbaine.

Ce type de façade, surtout lorsqu’il se répète ou s’enchaîne avec d’autres seuils fermés, peut contribuer à rompre la dynamique d’une séquence urbaine, même courte. Cela souligne l’importance non seulement des usages visibles, mais aussi des dispositifs simples qui maintiennent une certaine “porosité” entre privé et public.

### Exemple 3, plinthe partiellement active et stérilisé :

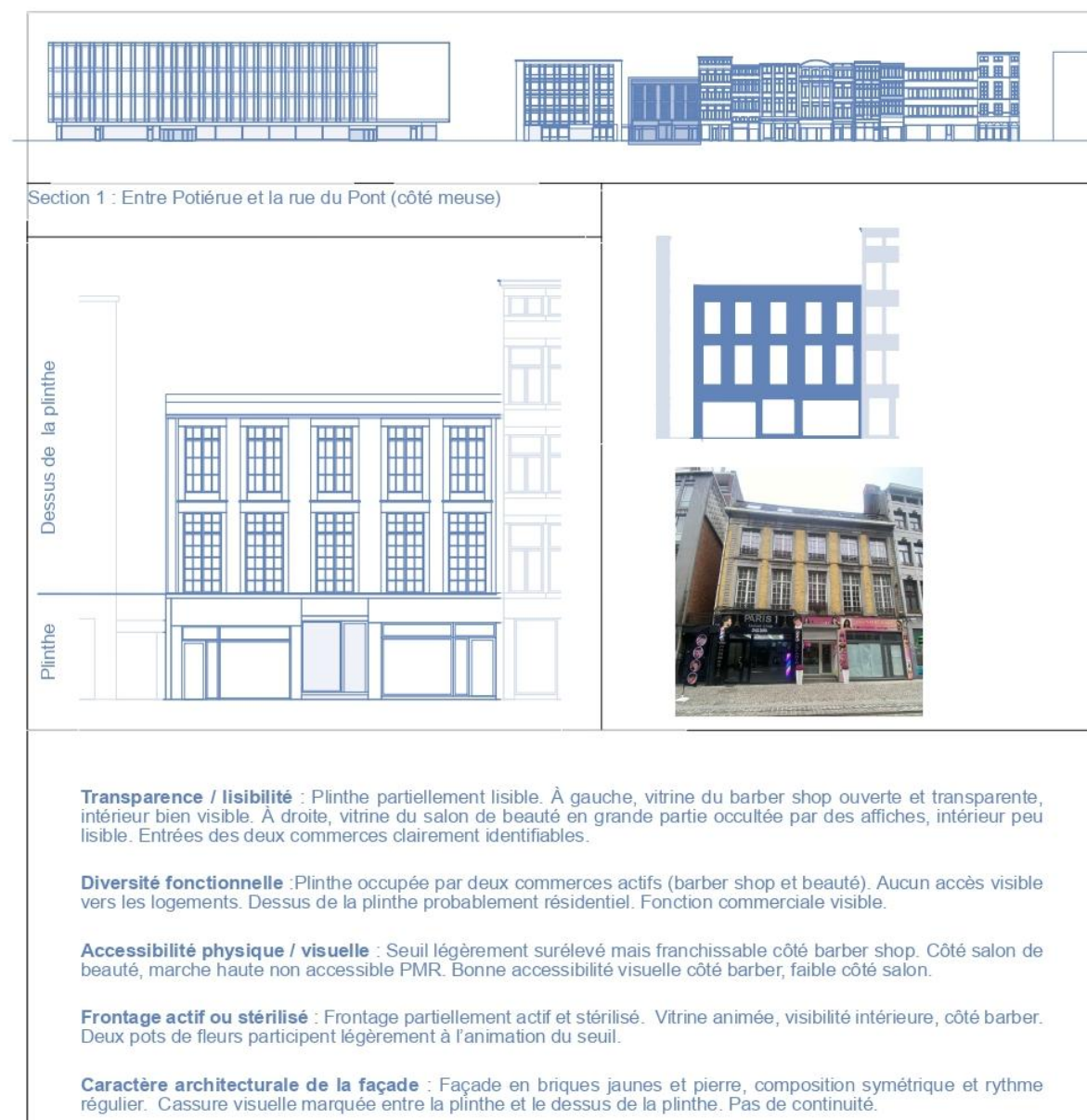


Figure 42 : Exemple de frontage partiellement actif et stérilisé : plinthe contrastée, section 1 – côté Meuse. Fiche réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.

Cette façade illustre une configuration spéciale dans cette section : un frontage double, où deux commerces coexistent, mais avec des dynamiques très contrastées. Le barber shop, à gauche, présente une vitrine transparente, un intérieur visible et identifiable, et quelques éléments (pots de fleurs) qui participent modestement à l'animation du seuil. C'est une présence urbaine modeste mais réelle, perceptible à hauteur d'œil.

À l'inverse, le salon de beauté situé à droite affiche une vitrine partiellement occultée par des affiches, et une marche haute, difficilement franchissable. L'espace devient presque imperceptible, malgré l'existence d'une activité. Cette dissymétrie, sur une seule et même

plinthe, déséquilibre la perception de la façade entière et rend le rez-de-chaussée inégalement actif.

Cette façade me paraît intéressante non pas pour ce qu'elle montre clairement, mais pour ce qu'elle reflète d'un tissu urbain fragmenté : une cohabitation de fonctions qui ne dialoguent pas entre elles, une animation déséquilibrée, un rapport au trottoir qui change d'un mètre à l'autre. Elle montre aussi les limites d'une façade "active par défaut" : avoir une fonction visible ne garantit pas une qualité de frontage.

## Lecture transversale

### Coupe 1 : Section classique – Façades encadrantes

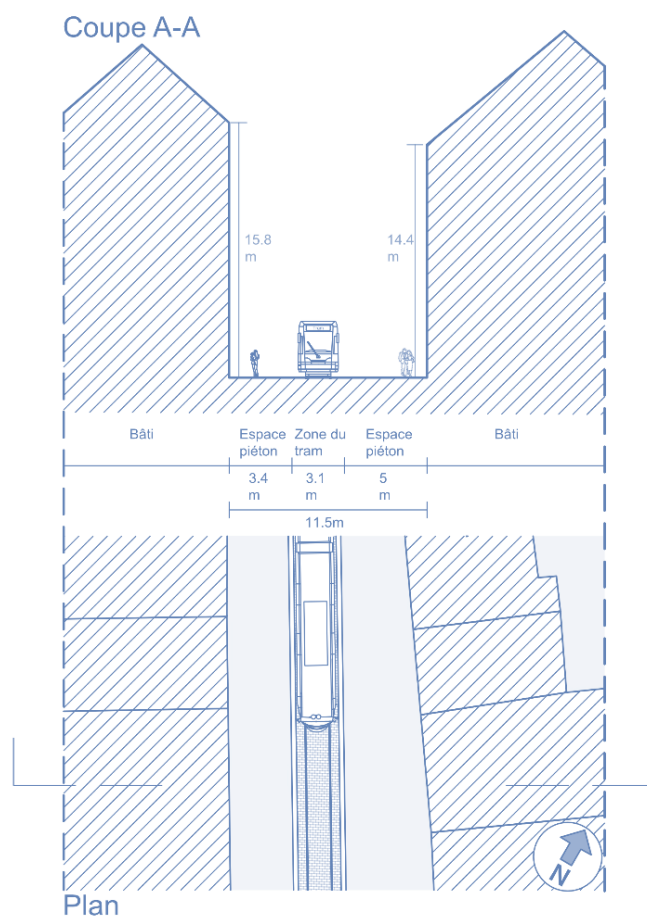


Figure 43 : Coupe transversale et plan au 1/5000e entre la rue des Mineurs et rue de la Rose. Source : réalisation par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.

Cette coupe, située entre la rue des Mineurs et la rue de la Rose, met en évidence un profil de rue relativement fermé. Malgré une largeur totale de 11,5 mètres, répartie entre la voie du tram et deux trottoirs (3,4 m d'un côté, 5 m de l'autre), l'effet spatial perçu est celui d'un étranglement. Les façades s'élèvent sans retrait, encadrant la rue de manière rigide, sans respirations latérales ni transitions douces. L'espace piéton est physiquement suffisant, mais visuellement contraint, et peu activé à hauteur d'œil.

Ce qui manque ici, ce n'est pas la place, c'est la relation entre le bâti et le piéton. Les plinthes observées dans cette portion sont soit stérilisées, soit faiblement actives, souvent sans transparence ni seuil animé. Le passage du tram en position centrale renforce encore cette impression de canalisation : on traverse, mais on ne s'arrête pas. Le regard est linéaire, sans appel, et l'espace reste fonctionnel mais sans qualité d'usage. C'est une section où l'on sent que la rue fonctionne techniquement... mais ne propose rien à celui qui la parcourt autrement qu'en ligne droite.

## Conclusion de la section 1

Que ce soit côté Meuse ou côté colline, cette première section donne l'image d'un espace morcelé, peu engageant, où les fonctions se juxtaposent sans composer un véritable front urbain. Les friches sont nombreuses, les commerces isolés, les rez-de-chaussée souvent muets ou visuellement déconnectés de l'espace public. À aucun moment, on ne perçoit un enchaînement fluide d'usages ou une ambiance continue à hauteur piétonne.

Même les quelques activités présentes n'arrivent pas à structurer l'espace. Le regard est interrompu, la marche n'est jamais accompagnée. On avance sans être retenu, on ne fait que passer. Cette portion fonctionne comme un segment technique, au service de la circulation, mais dépourvu de caractère relationnel. Ce n'est pas une entrée, ce n'est pas un cœur : c'est un morceau de rue fonctionnel, sans générosité, sans appel.



## 5.3 Section 2 : Coté colline & côté Meuse

### Répartition fonctionnelle côté colline



Figure 44 : Répartition fonctionnelle des rez-de-chaussée – Section 2, côté colline (entre la rue Velbruck et la place Saint-Barthélémy). Élévation réalisée par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.

Cette portion de la rue, côté colline, est composée de 22 façades, dont un peu plus de la moitié présentent une fonction commerciale, certaines exclusivement, d’autres en lien avec une entrée de logement. À première vue, cette concentration d’activités pourrait laisser croire à une séquence dynamique, voire continue. Par endroits, plusieurs commerces se succèdent, formant un enchaînement qui active la rue, capte le regard et donne envie d’avancer.

Mais cette continuité est de courte durée. Très vite, elle est interrompue par des friches, parfois totales, parfois combinées à une entrée résidentielle. On passe brutalement d’un front actif à une façade muette, sans transition. Ce rythme instable rend la lecture urbaine difficile. Il donne une impression d’effort interrompu, comme si la rue tentait de s’activer, sans y parvenir totalement.

Les deux services présents sont discrets, peu transparents, et n’apportent pas non plus de respiration fonctionnelle. La variété des usages pourrait être une richesse, mais ici, elle est désorganisée : aucun fil conducteur ne relie les plinthes entre elles. Visuellement, la rue alterne entre présence et absence, entre ouverture et fermeture, ce qui déstructure la marche et désoriente le regard.

En tant que piéton, on a d’abord l’impression d’être dans un segment animé, puis on décroche. Ce n’est pas la diversité qui gêne, mais sa mise en forme. Les commerces existent, mais ils ne composent pas un front, ils cohabitent. Et cette cohabitation, trop fragile, ne suffit pas à faire tenir la rue.

## Répartition fonctionnelle côté Meuse

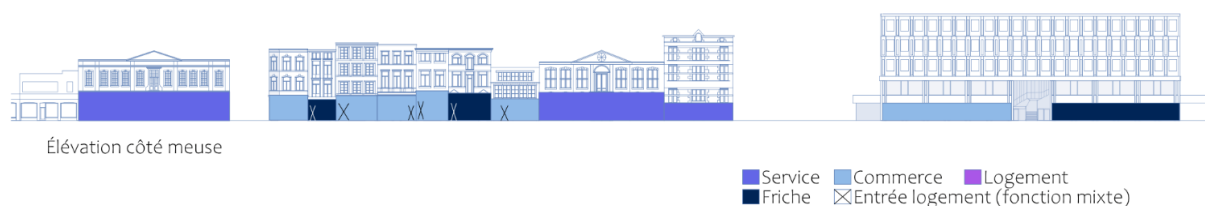


Figure 45 : Répartition fonctionnelle des rez-de-chaussée – Section 2, côté Meuse (entre la rue Hongrée et la rue Saint Jean-Baptiste). Elévation réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.

Ce versant de la section 2, bien que plus court que le côté colline, offre un tissu fonctionnel dense mais peu structurant. Sur les 12 façades observées, on retrouve une majorité d'activités en plinthe : services, commerces seuls ou combinés à des entrées de logement. Mais leur répartition n'en fait pas pour autant une séquence vivante ou continue. Au contraire, ce qui se dégage ici, c'est une impression de complexité non lisible, où les fonctions cohabitent sans s'articuler clairement.

Les trois services présents participent peu à l'animation de la rue : leur façade est souvent opaque, fermée sur elle-même, et difficilement identifiable. Les commerces, parfois combinés à des accès résidentiels, sont trop dispersés et hétérogènes pour former une ligne active. L'unique façade exclusivement commerciale est isolée, tandis que d'autres sont partagées entre friche et usage, comme si la plinthe elle-même hésitait sur sa vocation.

Visuellement, la rue semble habitée mais peu habitante. On devine des fonctions, mais elles n'interpellent pas. La part des friches ou des vides fonctionnels, bien que moins présente qu'ailleurs, perturbe la perception d'un espace urbain continu. Le tissu paraît institutionnel et fragmenté, comme si l'enjeu ici n'était pas d'animer la rue, mais simplement d'aligner des fonctions côte à côte, sans interaction avec le piéton.

Cette façade Meuse offre donc un visage peu hospitalier : actif en apparence, mais souvent fermé dans son usage. On y marche, mais rien n'invite à s'attarder.

## Exemples contrastés de façades

### Exemple 1, plinthe active:



Figure 46 : Exemple de frontage actif, section 2 – côté colline. Fiche réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.

Cette façade est l'un des rares exemples, dans cette section, où la plinthe semble vraiment jouer son rôle d'interface vivante avec l'espace public. Le léger retrait du rez-de-chaussée par rapport à l'alignement général crée un espace intermédiaire : une sorte de micro-porche urbain, couvert, qui permet l'installation d'une terrasse. Ce vide devient un lieu d'usage, pas seulement un seuil.

Ce qui fonctionne ici, ce n'est pas uniquement la transparence des vitrines, mais surtout la générosité spatiale offerte au piéton. Le passage est fluide, la visibilité bonne, l'ambiance accueillante. Quelques éléments végétaux et du mobilier animent sobrement le frontage, sans surcharge, mais avec une présence réelle. Ce n'est pas spectaculaire, mais c'est juste, en usage, en lien.

Ce que cette façade montre, c'est que l'activation d'une plinthe ne passe pas uniquement par ce qu'on montre, mais aussi par ce qu'on libère. Ici, le recul architectural, loin de créer une rupture, met en valeur la fonction commerciale et adoucit la rencontre entre le bâtiment et la rue. C'est une façade qui propose une pause dans la marche, un endroit où s'attarder, même brièvement. Ce qui est rare dans cette section.

Exemple 2, plinthe dont le potentiel actif est réel, mais momentanément invisible:

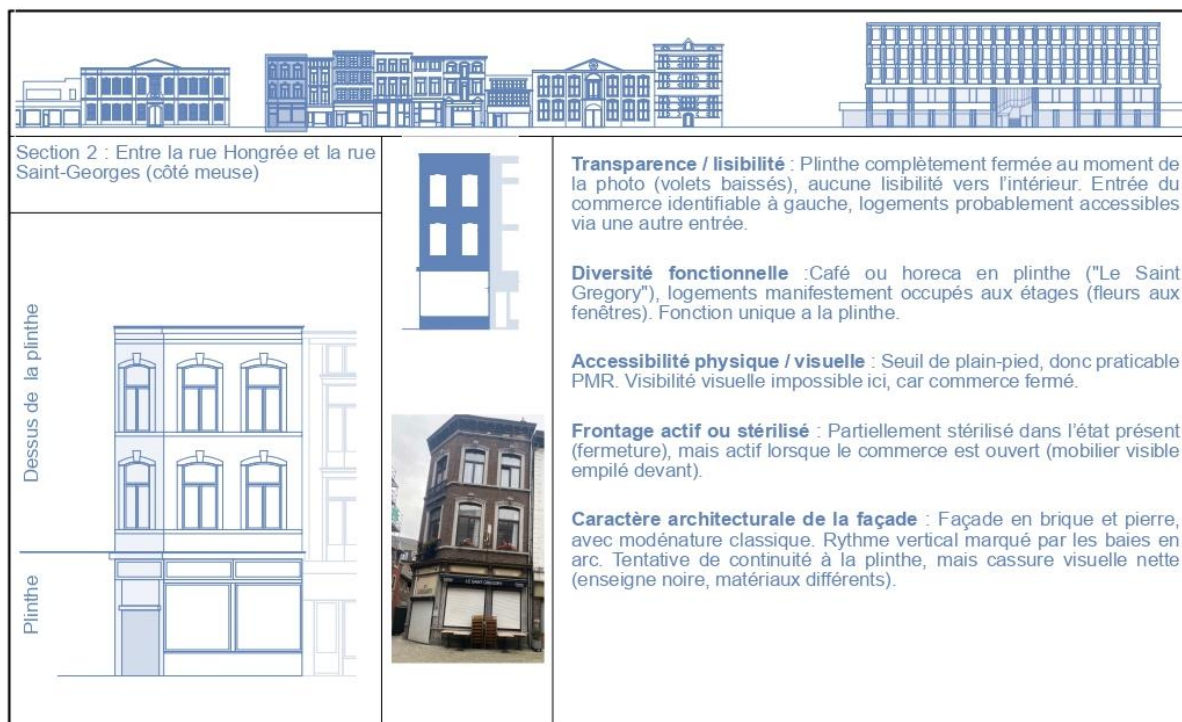


Figure 47 : Façade à potentiel actif masqué : entre usage réel et silence visuel. Fiche réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.

Cette façade illustre une situation ambivalente, fréquente en tissu urbain dense : une plinthe dont le potentiel actif est réel, mais momentanément invisible. Au moment de l'observation, le commerce est fermé : volets baissés, visibilité nulle, seuil neutre. Mais des signes faibles, mobilier empilé, enseigne en place, pots de fleurs, laissent penser que l'activité reprend à d'autres moments, probablement en fin de journée ou en soirée.

Ce type de frontage soulève une question importante : comment évaluer une façade quand elle varie selon l'heure ou le jour ? Sur le plan architectural, la présence d'un seuil large et de vitrines encadrées suggère une volonté d'ouverture. Mais sans animation visible, l'effet produit reste celui d'un retrait.

Le contraste est d'autant plus marqué que les étages supérieurs sont habités, bien entretenus, ce qui crée un décalage entre l'activité d'usage et la lecture visuelle. On ressent ici une façade habitée mais momentanément muette, ce qui rend la rue moins lisible pour le passant.

En tant que piétonne, cette façade me laisse dans un entre-deux : je sens que quelque chose est là, mais je ne le perçois pas. Ce flou fragilise l'expérience piétonne, surtout si plusieurs séquences de ce type s'enchaînent. C'est un exemple de fonction active dont la façade, en l'état, n'active rien.

Exemple 3 , façade stérilisée occupée : fonction lisible, interface absente:

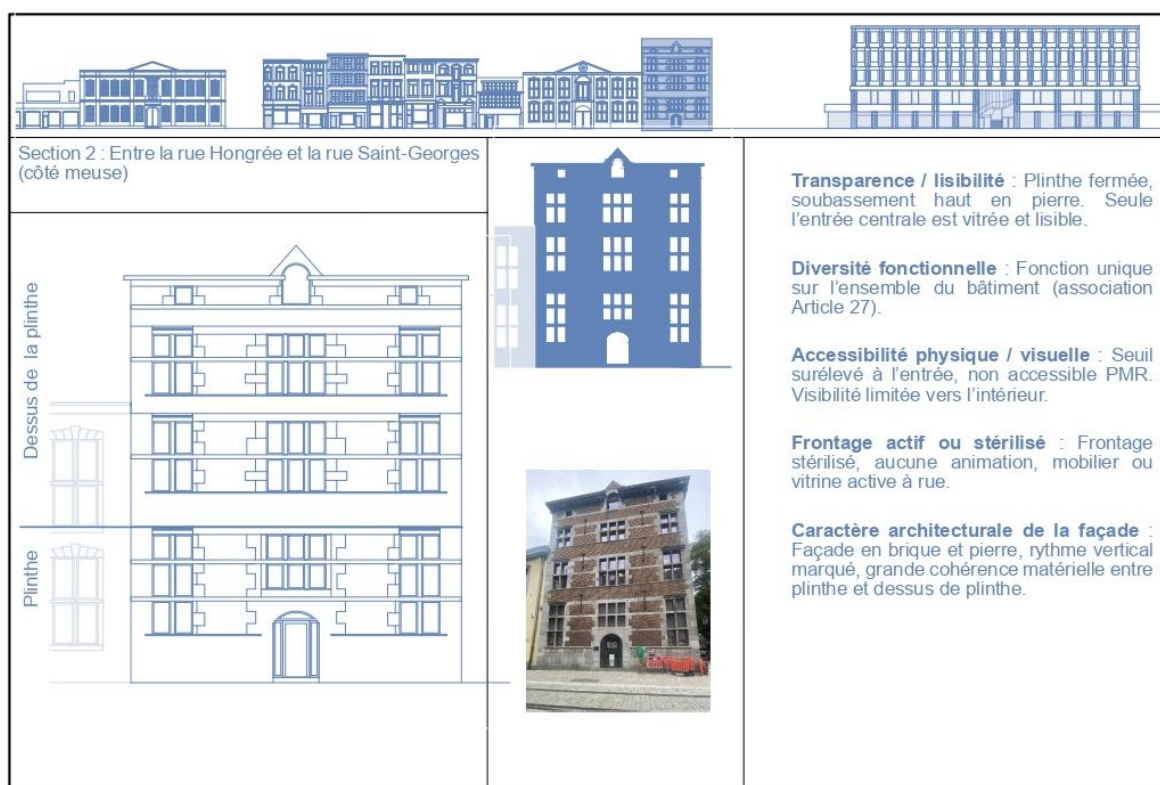


Figure 48 : Façade stérile mais occupée : une présence sans interface urbaine. Fiche réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.

Cette façade représente un cas particulier : un bâtiment institutionnel ou associatif (ici, une association) dont la fonction est stable et lisible, mais dont la plinthe est complètement inactive. La seule ouverture visible est l'entrée principale, vitrée mais discrète, et encadrée par un soubassement opaque en pierre, qui empêche tout dialogue avec la rue. Aucun affichage, aucune vitrine, aucun signal secondaire ne vient compenser cette fermeture.

Ce type de frontage interroge : l'usage existe, le bâtiment est occupé, mais il ne produit aucun effet spatial à hauteur d'œil. On est face à une présence fonctionnelle mais non urbaine, qui occupe sans animer. Le piéton perçoit un seuil, mais pas d'appel.

Ce silence visuel est d'autant plus frappant que la façade, bien qu'architecturalement cohérente et soignée, ne fait aucun effort d'interface. Il y a une continuité matérielle, mais aucune continuité relationnelle avec la rue. C'est un frontage ni abandonné, ni actif : simplement absent du parcours piéton, en retrait malgré lui.



#### Exemple 4 , façade sous pilotis et potentiel inactivé:

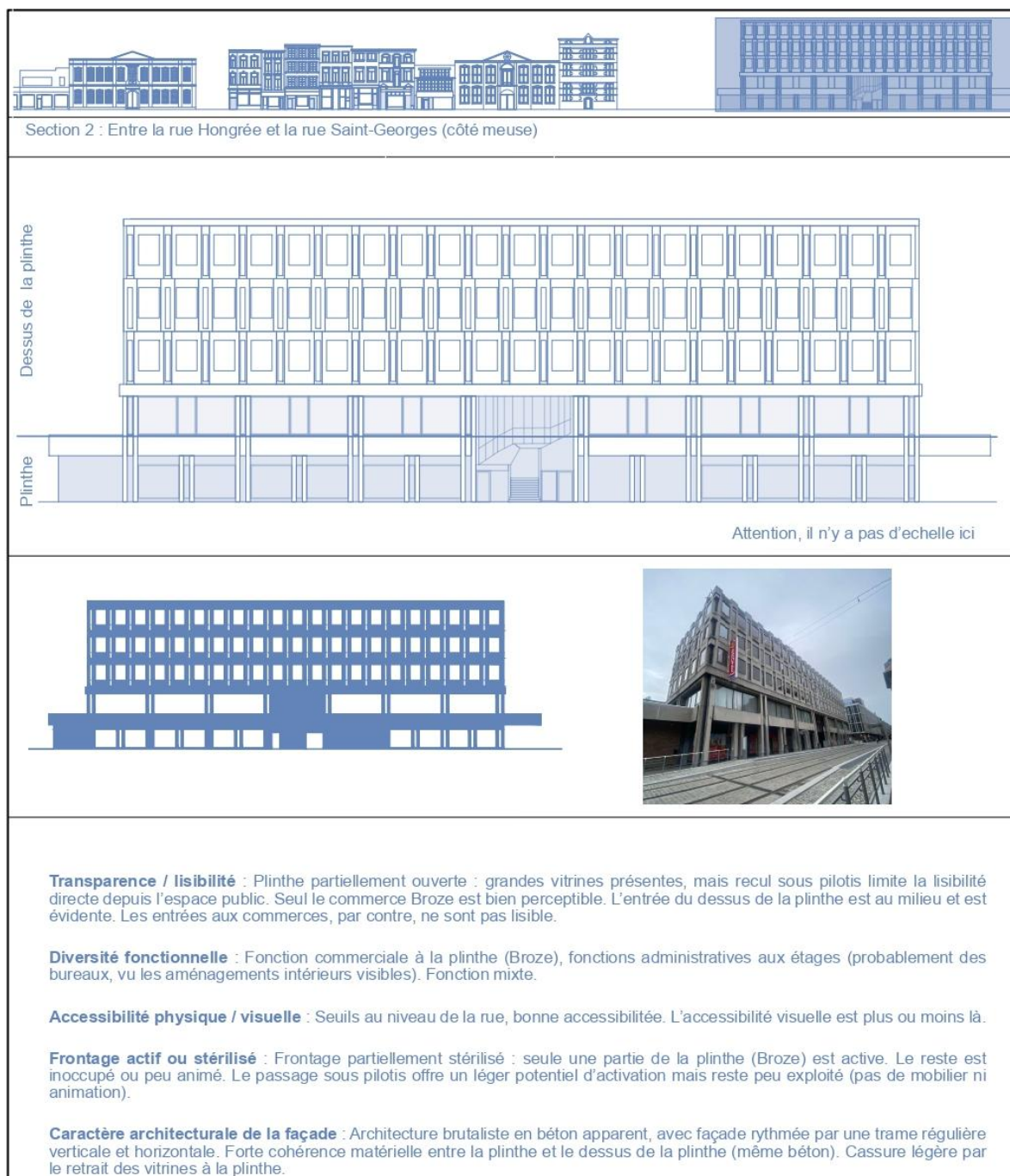


Figure 49 : Façade en retrait sous pilotis : potentiel d'activation non exploité, section 2 : côté Meuse. Fiche réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.

Cette façade incarne un cas typique d'espace potentiellement actif, mais actuellement sous-exploité. Le retrait du rez-de-chaussée sous pilotis crée une galerie abritée le long de la plinthe, qui pourrait théoriquement servir de seuil élargi, de lieu d'attente ou même d'usage transitoire. Mais dans l'état actuel, seule une portion est

vraiment animée, celle occupée par le commerce Broze. Le reste du linéaire reste vide, inactif, sans mobilier, sans signalisation, sans présence.

Visuellement, la monumentalité de l'ensemble, associée à une façade répétitive et rigide, tend à effacer la dimension piétonne. Il y a bien de grandes vitrines, mais le recul les rend moins visibles depuis la rue, et surtout, aucun usage ne vient habiter ce vide couvert.

Ce qui frappe ici, c'est le décalage entre la générosité spatiale du rez-de-chaussée et l'absence d'appropriation de cette surface. L'espace existe, mais ne provoque rien : ni appel, ni pause, ni animation. Ce frontage n'est pas stérilisé par défaut architectural, mais par l'absence d'usage qui pourrait lui donner du sens.

En tant que piétonne, on sent que quelque chose pourrait se passer là, une micro-place, un abri, un café, une séquence, mais rien ne prend. C'est un frontage en attente, presque suspendu.

## Lecture transversale

### Coupe 2 : Section du tram – Interfaces élargies

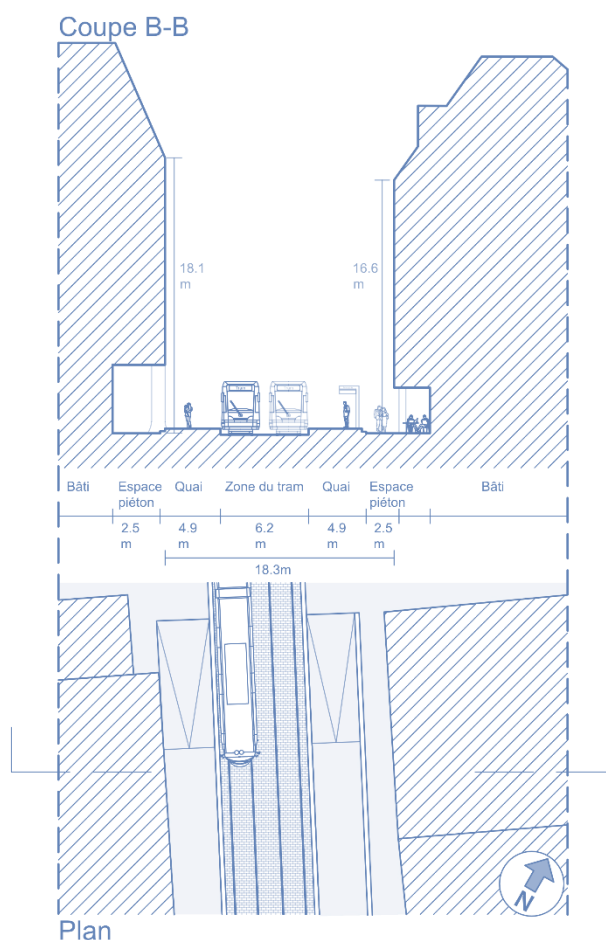


Figure 50 : Coupe transversale et plan au 1/500e de la rue Féronstrée à hauteur de l'arrêt du tram. Source : Réalisation par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.

Cette coupe, réalisée dans la portion située entre la rue Velbruck et la rue Saint-Georges, met en évidence un profil spatial élargi : 18,3 mètres de façade à façade, dont 6,2 mètres dédiés au tram, encadrés par deux quais larges (4,9 m chacun), eux-mêmes bordés par des trottoirs plus étroits. Ce gabarit, très généreux, pourrait en théorie favoriser une diversité d'usages à l'échelle du piéton, grâce à une réelle porosité entre l'espace public et les façades.

Et effectivement, le contexte architectural soutient partiellement cette promesse. À gauche, une façade commerciale en retrait libère un espace couvert, activé par une terrasse, des vitrines ouvertes, et un seuil accueillant. À droite, au contraire, le retrait sous pilotis reste inoccupé : la galerie est lisible mais vide, sans mobilier, sans animation. Le piéton peut y passer, mais ne s'y arrête pas. L'espace est accessible, mais pas approprié.

Cette coupe illustre donc une contradiction fréquente dans l'espace urbain contemporain : un potentiel spatial évident, mais une activation urbaine très inégale selon les façades. Le rapport entre l'espace piéton et les fonctions en plinthe n'est pas symétrique : l'un appelle à l'usage, l'autre reste en retrait, presque institutionnel.

En tant qu'usagère, cette portion de rue donne le sentiment d'une ville techniquement bien dimensionnée, mais relationnellement déséquilibrée. L'interface existe, mais elle ne prend sens que là où les seuils sont habités, visibles, vivants.

## Conclusion de la section 2

La deuxième portion de la rue Féronstrée, entre la rue Velbruck et la rue de la Poule, laisse entrevoir un potentiel urbain bien supérieur à celui de la section précédente. Les rez-de-chaussée y sont plus nombreux à accueillir des fonctions actives, certains seuils sont généreux, et l'espace public s'élargit sensiblement, notamment grâce à la présence du tram et de ses quais. Mais ce potentiel est rapidement freiné par un manque de cohérence et de continuité dans les façades.

Côté colline, l'effet de rythme est instable : plusieurs commerces se suivent, puis la dynamique est cassée par des friches ou des services inactifs. Côté Meuse, le contraste est plus diffus : les usages sont présents mais souvent visuellement désengagés, comme s'ils occupaient la rue sans y participer.

Les exemples analysés révèlent bien cette tension. D'un côté, une façade recule et s'ouvre, animant son seuil par une terrasse couverte. De l'autre, une galerie moderne sous pilotis reste vide, silencieuse. Plus loin encore, un bâtiment entier abrite une activité, mais sans rien laisser transparaître à l'extérieur. C'est une rue en déséquilibre, où chaque façade joue sa propre partition, sans composer d'ensemble.

La coupe transversale en témoigne clairement : l'espace est là, généreux, praticable, structuré. Mais il n'est pas toujours approprié. La rue est techniquement accueillante, mais rarement habitée. Cette section donne donc à voir une rue en tension entre son gabarit et son usage réel. Elle offre plus qu'elle ne donne, et promet plus qu'elle ne produit. Elle fonctionne, mais ne vibre pas.

## 5.4 Section 3 : Côté colline & côté Meuse

### Répartition fonctionnelle côté colline

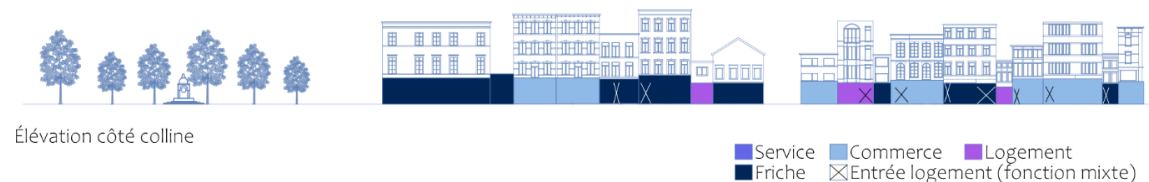


Figure 51 : Répartition fonctionnelle des rez-de-chaussée – Section 3, côté colline (entre la place Saint-Barthélémy et la rue de la résistance). Elévation réalisée par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.

Cette dernière portion de la rue, côté colline, se compose de 18 façades, dont 9 sont en friche, totalement ou partiellement. À elles seules, ces friches occupent la moitié de la séquence, ce qui traduit une présence commerciale affaiblie et une ambiance globalement peu active.

Seulement six plinthes présentent un usage commercial clair, dont deux combinées à une entrée de logement. Les quelques façades résidentielles en usage exclusif sont minoritaires, mais elles participent, comme les friches, à une lecture d’ensemble peu animée, où aucune fonction ne prend vraiment le relais des autres pour structurer la rue.

Ce qui domine ici, c’est l’absence de continuité fonctionnelle. Même les commerces existants sont isolés, parfois difficilement lisibles, coincés entre deux seuils fermés ou des fonctions muettes. La rue ne s’organise pas en séquence : elle se délite, façade après façade.

En marchant, on ressent un manque d’élan, une impression de repli du rez-de-chaussée, comme si cette portion n’attendait plus rien du passant. La ville reste là, mais elle ne se montre pas.



## Répartition fonctionnelle côté Meuse

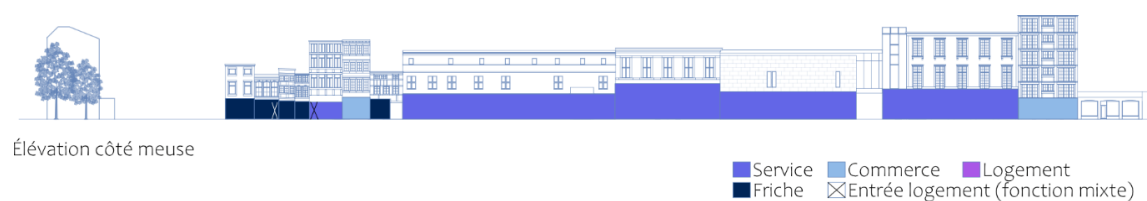


Figure 52 : Répartition fonctionnelle des rez-de-chaussée – Section 3, côté Meuse (entre la rue des Aveugles et la rue Hongrée). Élévation réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.

Sur les 13 façades relevées le long de ce versant, seule une minorité présente un usage commerçant, avec seulement deux commerces isolés dans la séquence. En revanche, ce qui structure visuellement et fonctionnellement cette portion, c'est la présence massive d'un seul acteur : le musée du Grand Curtius. Ce pôle patrimonial occupe à lui seul quatre façades entières, inscrivant le service culturel comme fonction dominante du linéaire.

Pourtant, malgré cette présence forte, l'espace ne dégage pas une ambiance active. Le musée, en tant qu'équipement public, fonctionne par point d'entrée, pas par porosité de façade. En dehors de ses accès ponctuels, la plinthe reste sourde, peu animée, et ne crée que très peu de lien avec l'espace piéton.

Les friches encore nombreuses (quatre en tout, plus une avec entrée résidentielle) accentuent cette sensation de vide ou de non-usage. Elles interrompent toute tentative de continuité et isolent davantage les rares fonctions actives.

Ce qui se dégage de cette portion, c'est un sentiment d'ordre monumental mais peu vivant : un tissu institutionnel, figé, où l'urbanité ne se construit ni par le commerce, ni par l'habité, ni par la diversité des seuils. Le paysage de façade est là, imposant, soigné. Mais il reste passif, peu accueillant, et largement tourné vers la représentation, plus que vers l'usage quotidien.

## Exemples contrastés de façades

### Exemple 1 , Façade mixte lisible : un frontage actif isolé dans un contexte peu animé

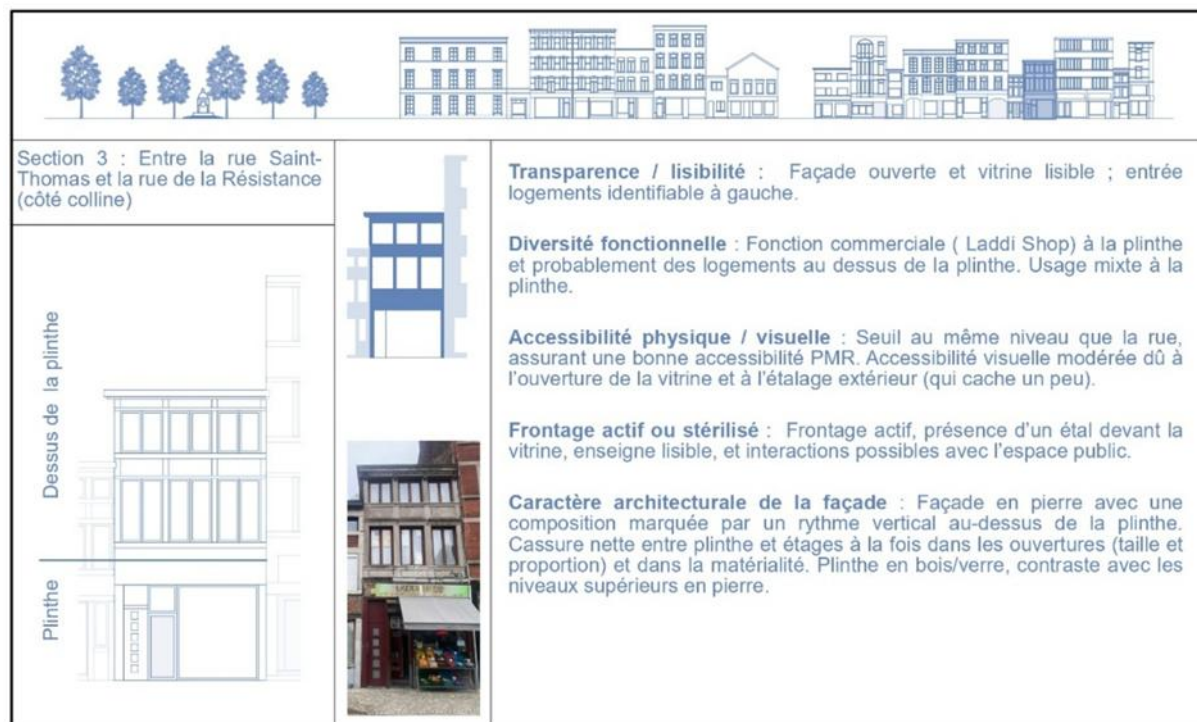


Figure 53 : Façade mixte avec commerce actif et lisible, section 3 : côté colline. Fiche réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.

Cette façade fait figure d'exception dans la section 3. Ici, la plinthe est ouverte, visible, animée, avec une vitrine lisible et un petit étal qui vient prolonger l'usage jusque sur l'espace public. L'entrée du logement est également identifiable, bien distincte, ce qui renforce la clarté de la mixité fonctionnelle.

Ce qui fonctionne dans ce frontage, c'est la simplicité du rapport à la rue. Rien n'est spectaculaire, mais tout est lisible : seuil au niveau du trottoir, enseigne repérable, activité perceptible. L'usage du bois et de la pierre renforce visuellement la lisibilité de la plinthe, même si une cassure stylistique nette reste visible avec les étages.

Pour autant, cette façade n'active pas toute la rue. Elle est bordée par des plinthes en friche ou peu engageantes, ce qui limite son impact spatial. Le piéton y trouve un moment d'appel, mais pas de continuité.

C'est un exemple intéressant pour montrer qu'un frontage peut être fonctionnel et actif, mais que l'effet urbain dépend toujours du contexte immédiat. Isolé, ce type de commerce résiste à la vacance, mais ne suffit pas à structurer une séquence de rue.

## Exemple 2 : Musée du Grand Curtius



Figure 54 : Musée du Grand Curtius : façade institutionnelle à frontage fermé, section 3 : côté Meuse. Fiche réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.

Cette façade du musée du Grand Curtius illustre bien une problématique fréquente dans les fronts urbains institutionnels : une fonction claire et active, mais un frontage qui n'en porte pas les effets. L'entrée est visible, vitrée, mais reste l'unique point de transparence dans une façade par ailleurs massive, opaque et sourde. Il n'y a ni vitrine, ni animation, ni signal secondaire.

L'architecture contemporaine est soignée, mais elle dialogue peu avec l'échelle piétonne. Le traitement horizontal des lignes, la pierre claire et les ouvertures étroites créent un effet de distance, presque monumental. On est devant un bâtiment culturel, mais sans signal urbain d'invitation.

Cette façade incarne un frontage institutionnel fonctionnel, mais fermé sur l'usage quotidien. Elle fait présence, mais ne fait pas relation.

### Exemple 3 : Façade stérilisée par fermeture commerciale

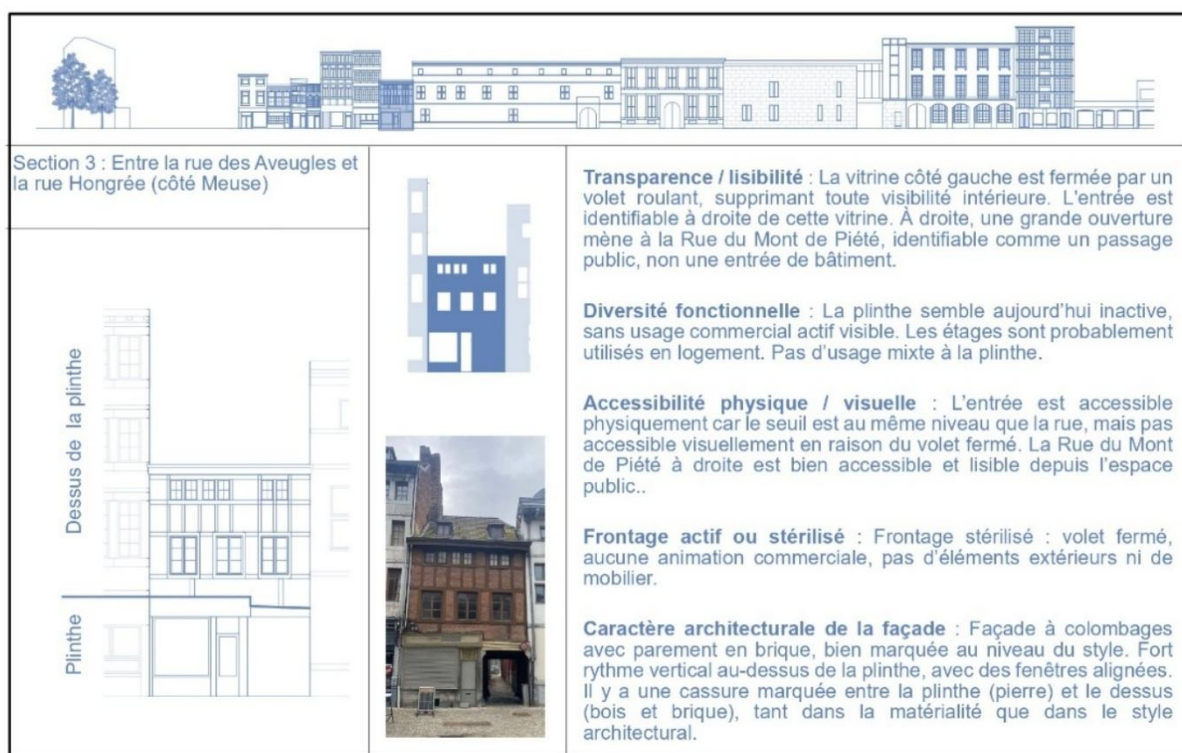


Figure 55 : Façade stérilisée par fermeture de la plinthe, section 3 : côté Meuse. Fiche réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025.

Cette façade révèle toute la fragilité d'un frontage en perte d'usage. Le volet baissé à gauche rend toute la vitrine illisible, tandis que l'entrée résidentielle, bien qu'identifiable, n'est pas suffisante pour activer visuellement la plinthe. L'ensemble dégage une impression de fermeture, de retrait, voire d'abandon temporaire.

À droite de la façade, une ouverture traverse le bâtiment : il s'agit de la Rue du Mont de Piété, un passage public identifiable, mais qui renforce encore la discontinuité de la

plinthe. Cet espace, semi-intégré au bâtiment, agit comme un seuil vide : ni animé, ni signalisé, ni mis en scène. Il ne structure pas la marche, il l'interrompt.

Ce qui est troublant ici, c'est que l'on devine une structure urbaine, une trame potentiellement active, mais aucune fonction n'en émerge clairement. L'effet produit est celui d'un frontage fragmenté, entre façade stérile, passage neutre, et usage résidentiel silencieux.

Ce type de façade montre que la fermeture d'un seul pan (comme une vitrine) suffit à effacer l'effet de seuil, même s'il subsiste d'autres fonctions. Et lorsque le bâti accueille un passage public sans mise en valeur, il devient un simple vide, non un appel.



## Lecture transversale

### Coupe 3 : Section élargie – Place Saint-Barthélemy

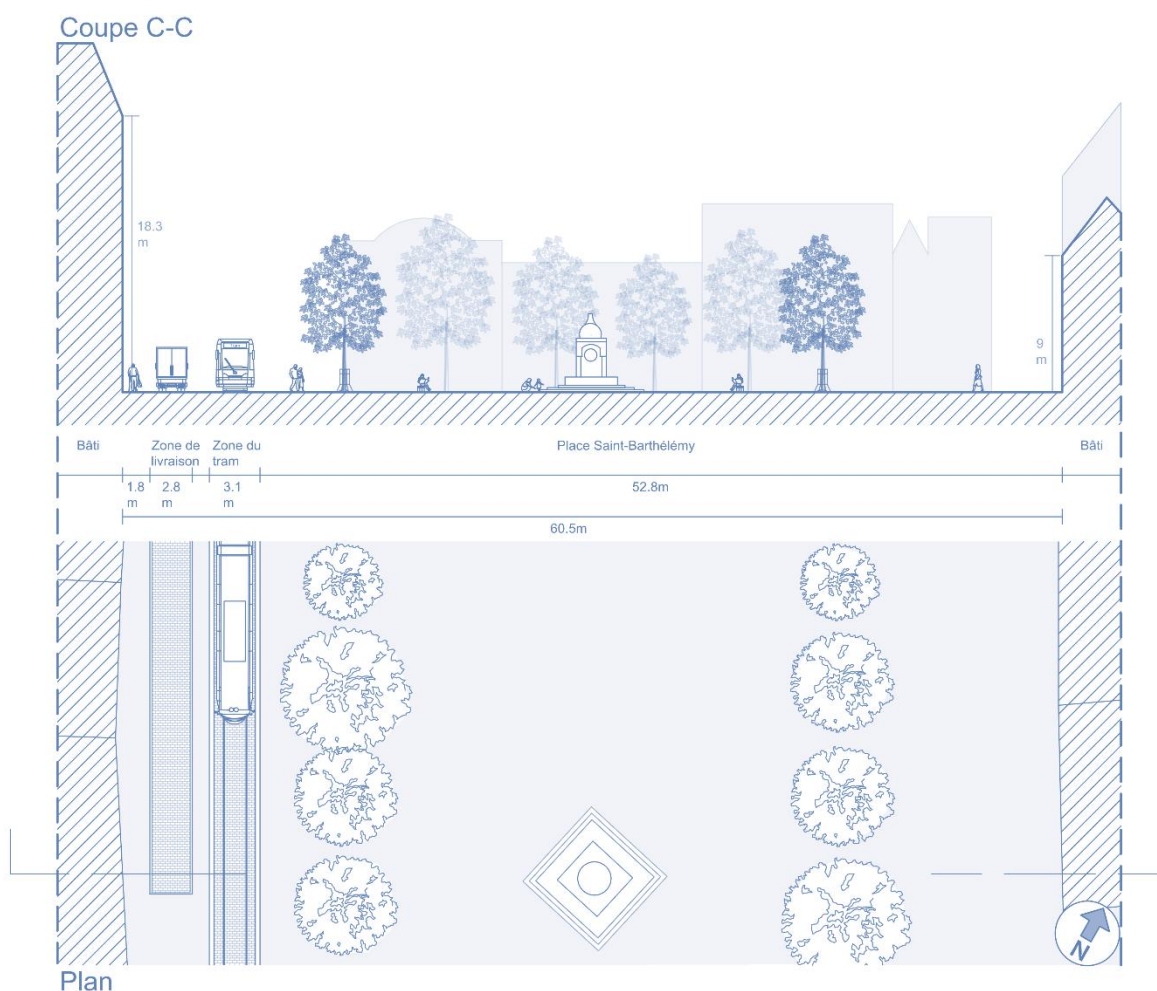


Figure 56 : Coupe transversale et plan au 1/5000 de la rue Féronstrée au niveau de la place Saint-Barthélemy. Source : réalisation par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025

En arrivant à hauteur de la place Saint-Barthélemy, la rue s'ouvre d'un coup. L'espace se dilate, les alignements de façade se retirent, et le regard respire. Après une succession de séquences parfois serrées, ternes ou morcelées, c'est comme une bouffée d'air dans le parcours. La coupe en témoigne : plus de 60 mètres entre les façades, des arbres, de la lumière, un horizon clair. Le tram semble traverser un parvis. On sent ici que la ville change d'échelle, presque de ton.

Et pourtant... malgré cette ouverture, quelque chose ne prend pas. Il y a du calme, oui. De l'espace, oui. Mais pas de présence, pas de vie au ras du sol. Les façades autour de la place restent discrètes, fermées sur elles-mêmes. Aucun commerce n'anime les seuils, aucune terrasse ne s'étale, aucune vitrine ne capte le regard. On traverse, on regarde, mais on ne s'arrête pas.

Cette portion agit un peu comme une scène monumentale sans acteurs. Elle impose, elle marque une pause dans le rythme de la rue... mais elle ne propose rien. Ce contraste entre l'amplitude physique de l'espace et le peu d'interactions qu'il offre est presque déroutant.

En tant que piétonne, je me suis sentie à la fois curieuse et mise à distance. J'aurais aimé que cette ouverture soit habitée, qu'elle raconte quelque chose. Mais elle reste en suspens. Elle montre beaucoup, mais elle dit peu.

### Conclusion de la section 3

Cette dernière portion de la rue Féronstrée, pourtant marquée par des changements d'échelle évidents, peine à traduire cette ouverture en véritable qualité urbaine. On aurait pu s'attendre à ce que la proximité immédiate de la place Saint-Barthélemy, les institutions culturelles et la respiration du tissu bâti génèrent une ambiance plus animée, plus généreuse à hauteur d'œil. Mais il n'en est rien.

Côté colline, les façades sont très souvent fermées, parfois en friche, ou habitées sans être habitées dans le regard du passant. Même les rares commerces, pourtant lisibles, semblent encerclés par des discontinuités, sans pouvoir impulser une dynamique de rue.

Côté Meuse, le poids institutionnel du musée du Grand Curtius est évident. Il structure le tissu, visuellement et fonctionnellement. Mais ce qu'il offre à la rue, c'est une façade fermée, une présence figée. Il affirme son statut, mais il ne crée pas de lien, ni avec les passants, ni avec les seuils voisins. Les friches viennent compléter ce tableau, accentuant encore le vide et l'inaction.

Même la place Saint-Barthélemy, pourtant magnifique dans sa composition, n'échappe pas à cette impression de distance. L'espace s'ouvre, oui, mais l'urbain, lui, ne s'anime pas. Il manque des relais, des usages visibles, une continuité piétonne.

En refermant cette séquence, je garde une impression contrastée : une portion de rue pleine de potentiel, d'histoires, de mémoire, mais qui aujourd'hui, se donne à voir sans se donner à vivre. Elle laisse passer, mais elle n'accroche pas. Et c'est peut-être là son plus grand enjeu : retrouver l'envie d'habiter le sol, de réactiver ses seuils, de faire vibrer ses façades autrement que par leur stature.

## 5.5 Conclusion du chapitre : Une rue traversée, rarement habitée

Observer la rue Féronstrée à hauteur de piéton, c'est faire l'expérience d'un espace urbain en tension. Une tension entre ce que cette rue pourrait offrir et ce qu'elle propose réellement. Entre une présence bâtie indéniable, et une interaction souvent absente. Surtout, entre l'histoire d'une rue centrale, structurée et patrimoniale, et la réalité quotidienne d'un parcours morcelé, peu engageant.

À travers les 99 fiches réalisées et les élévations analysées section par section, c'est un paysage de discontinuités qui s'est progressivement dessiné. Parfois vide, et trop souvent silencieux. Les rez-de-chaussée, pourtant décrits comme essentiels à l'attractivité urbaine (Masbounji, 2013 ; Gehl, 2011), peinent ici à jouer leur rôle d'interface vivante. Trop de frontages restent fermés, de vitrines sont opaques, de fonctions deviennent imperceptibles. Trop peu de situations invitent à ralentir, observer, ou simplement vivre la rue autrement que comme un axe de passage.

Les quelques frontages réellement actifs, commerces ouverts, terrasses couvertes, seuils accessibles, prouvent pourtant que l'attractivité piétonnière peut se jouer dans de petits gestes. Une façade lisible, une transparence accrue, un mobilier adapté suffisent parfois à modifier l'ambiance d'un segment de rue. Mais ces instants restent rares, isolés, vite engloutis par la succession de friches ou d'équipements publics à l'interface inexistante.

En marchant, le sentiment dominant reste celui d'une ville absente. Non pas hostile, mais simplement muette. Une rue qui ne raconte rien de son usage, qui n'offre pas de prise au passant. Comme le souligne Thomas (2010), la marche urbaine n'est pas qu'un déplacement ; elle est sensible, relationnelle, habitée. Mais ici, trop souvent, rien n'est proposé à ressentir.

Cette difficulté à établir un lien tangible entre la plinthe urbaine et le piéton fait écho aux analyses de Bounif et Madani (2022), qui soulignent combien le rythme, la variété des façades et leur rapport à l'espace public conditionnent la qualité de la marche. Même les situations spatialement favorables, comme la place Saint-Barthélemy ou les interfaces élargies autour du tram, échouent à générer une vraie urbanité. L'espace est disponible, mais rarement approprié. Il manque une lisibilité, une générosité, une adresse au passant.

La rue Féronstrée traverse le cœur de Liège, mais elle ne se donne pas comme un cœur vivant. Elle reste une artère fonctionnelle, utile, mais peu investie par l'expérience piétonne. Ce n'est pas tant la diversité fonctionnelle qui fait défaut que sa mise en dialogue. Comme le rappellent Masbounji et Petitjean (2021), ce n'est pas seulement la présence d'activités qui importe, mais leur capacité à produire une continuité et une interaction.

Il ne s'agit pas ici de plaider pour une animation continue, mais simplement de réaffirmer, comme le propose Soulier (2012), que la vitalité d'une rue se construit à partir du sol. Dans les seuils, les usages visibles, les ouvertures perceptibles. Sur Féronstrée, ces

éléments sont présents par moments, mais rarement ensemble, et trop peu pour donner à la rue son plein potentiel urbain.

## 6. Recommandations

À la lumière des constats posés dans l'analyse architecturale et comportementale de la rue Féronstrée, plusieurs pistes concrètes émergent pour améliorer son attractivité piétonnière. Ces propositions prennent appui sur les concepts mobilisés dans la partie théorique, tels que le frontage actif, la lisibilité, la marchabilité ou encore la diversité fonctionnelle, et visent à renforcer le lien entre la rue et ses usagers. Les recommandations ci-dessous s'adressent à l'ensemble des parties prenantes concernées : pouvoirs publics, propriétaires, commerçants, habitants et concepteurs.

### 6.1 Redonner vie aux rez-de-chaussée vacants

Constat :

De nombreux rez-de-chaussée sont inoccupés, créant des discontinuités visuelles et des vides dans l'animation de la rue. Cela affaiblit fortement la dynamique piétonne et contribue à une image de dégradation urbaine.



Figure 57 : Photo de rez-de-chaussée en friche. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 24 octobre 2024.

Pistes d'action :

- Encourager des occupations temporaires ou réversibles (boutiques éphémères, ateliers ouverts, initiatives citoyennes).



Figure 58 : Façade d'une boutique éphémère "Le Comptoir Vêtements" en centre-ville. Source : Boutiques éphémères PEMB, s.d.



- Développer une politique d'incitation pour les propriétaires privés (allègements fiscaux, baux flexibles, accompagnement à la remise en usage).
- Mobiliser certains bâtiments institutionnels pour des fonctions visibles et engageantes (vitrines culturelles, cafés liés à des musées).

Acteurs clés : Ville de Liège, agences de développement urbain, institutions culturelles, collectifs locaux.

## 6.2 Soigner les seuils et interfaces entre rue et bâtiment

Constat : Les entrées des bâtiments et les limites bâties manquent souvent de lisibilité ou de générosité, réduisant le confort d'usage et l'envie de s'arrêter.



Figure 59 : Photo de rez-de-chaussée qui manque de lisibilité. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 24 octobre 2024.

Pistes d'action :

- Aménager des seuils accueillants et actifs : assises, jardinières, vitrines vivantes, micro-espaces d'attente.
- Renforcer la signalétique et l'identité des entrées : éclairage adapté, matériaux chaleureux, éléments repérables.
- Encourager des dispositifs de retrait ou d'élargissement de façade qui prolongent l'espace public et créent des respirations dans le parcours.



Figure 60 : Exemple de seuil végétalisé et façade commerçante animée, favorisant un frontage actif et attractif. Dessin réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, mai 2025.

Acteurs clés : Services techniques de la ville, architectes, commerçants, habitants.

### 6.3 Mobiliser des leviers urbains transversaux

Constat : L'impact des interventions ciblées peut être renforcé par des actions complémentaires sur l'environnement urbain global.

Pistes d'action :

- Introduire de la végétation dans les linéaires peu actifs pour améliorer le cadre de vie.
- Encourager la mixité des fonctions à l'échelle des bâtiments (logement, commerce, culture, coworking).
- Valoriser les abords des arrêts de tram comme des lieux de sociabilité et de pause.
- Soutenir des démarches participatives impliquant les habitants : co-conception de façades, marches exploratoires, élaboration d'une charte de qualité des rez-de-chaussée.



Figure 61 : Exemple de seuil animé autour d'un arrêt de tram : terrasse, assises et aménagement piéton convivial. Dessin réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, mai 2025.



Acteurs clés : Ville de Liège, collectifs citoyens, paysagistes, opérateurs de mobilité.

Ces recommandations visent à réinscrire la rue Féronstrée dans une dynamique urbaine vivante, humaine et inclusive. En rendant les rez-de-chaussée actifs, en soignant les relations entre privé et public, et en construisant un parcours piéton cohérent et stimulant, cette rue peut redevenir une colonne vertébrale de la vie liégeoise. Son avenir dépendra de la capacité collective à activer ces leviers dans une vision partagée du centre-ville.



Figure 62 : Exemple d'aménagement pour animé la rue : vitrine ouverte, aménagement végétalisé. Dessin réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, mai 2025.

E

Conclusion



## E. Conclusion

Ce mémoire a proposé une lecture urbaine de la rue Féronstrée à Liège à travers un prisme particulier : celui des rez-de-chaussée, considérés comme interfaces sensibles entre espace privé et espace public. À travers la problématique posée, « Comment l'architecture des rez-de-chaussée influence-t-elle l'attractivité piétonnière et le comportement des usagers dans l'espace public ? », le travail a cherché à mettre en évidence l'impact de la forme, de l'usage et de la qualité des plinthes urbaines sur les dynamiques de marche et d'appropriation de la rue.

L'analyse s'est fondée sur un cadre théorique mobilisant des notions comme le frontage actif, la lisibilité, la marchabilité, la diversité fonctionnelle ou encore la notion d'ambiance urbaine. Une grille d'observation construite sur mesure a permis de confronter ces concepts à la réalité du terrain. L'examen détaillé de la rue Féronstrée a révélé une forte hétérogénéité dans le traitement des rez-de-chaussée : si certains segments s'avèrent vivants, lisibles et engageants, d'autres apparaissent stériles, opaques ou inactifs, créant des ruptures perceptibles dans la continuité piétonne.

Les principaux résultats de la recherche montrent que la qualité des rez-de-chaussée a un effet direct sur l'ambiance urbaine et sur les comportements des usagers. Des plinthes actives incitent à ralentir, observer, interagir ; à l'inverse, des rez-de-chaussée fermés ou aveugles génèrent de l'évitement, de la distance ou du désintérêt. Au-delà de la simple présence de commerces, c'est bien la porosité, l'ouverture, la variété et le soin porté à la façade qui influencent l'expérience piétonne.

Les recommandations proposées visent à valoriser ces leviers d'action à hauteur d'œil, en insistant sur des interventions réalistes : occupation temporaire des vides, amélioration des seuils, narration de rue, végétalisation ciblée, ou encore démarches participatives avec les habitants. Ces propositions ne prétendent pas transformer radicalement la rue, mais elles offrent des pistes concrètes et modulables, capables de renforcer l'attractivité d'un axe stratégique tout en respectant son identité.

La portée de ces résultats dépasse le cas spécifique de la rue Féronstrée. Ils s'inscrivent dans un questionnement plus large sur la fabrique des ambiances urbaines, la reconquête des centres-villes, et la manière de penser la ville à l'échelle du piéton. Ce travail s'insère aussi dans les réflexions actuelles sur l'urbanisme du quotidien, qui privilégie les interventions modestes, ciblées, mais porteuses de transformation.

Plusieurs perspectives de recherche peuvent être envisagées. La grille d'analyse développée ici pourrait être appliquée à d'autres rues, dans d'autres contextes urbains, pour mettre en évidence des régularités ou des divergences. Un approfondissement par enquête qualitative permettrait également de mieux saisir la perception des usagers et l'impact réel de certaines transformations. Enfin, ce travail pourrait servir de base à une réflexion plus

opérationnelle sur l'intégration des rez-de-chaussée dans les outils de planification urbaine ou dans les dispositifs d'action publique locale.

En conclusion, ce mémoire défend l'idée que repenser la rue à hauteur d'œil, en revalorisant les rez-de-chaussée, c'est redonner du sens, de l'usage et de l'émotion à l'espace public. Une ambition modeste, mais essentielle, dans une ville qui se veut plus vivante, plus marchable et plus hospitalière.

F

Bibliographie

## F. Bibliographie

### 1. Livres

- Baraud-Serfaty, I. (2023). *Trottoir ! Une approche économique, historique et flâneuse*. Rennes : Editions Apogée, page 130, 271.
- Brémand, M., & Rambaud, L. (2013). *Accessibilité et qualité urbaine : concevoir pour tous*. Lyon : CERTU.
- Cadot, C., Cassia, P., & Castro, R. (2006). *La rue*. Paris : Editions du Seuil, page 11 à 12, 13, 17, 67 et 113.
- Delhalle, N., & Dubois, J., & Klinkenberg, J-M. (2010). *Le tournant des années 1970. Liège en effervescence*. Bruxelles, Les Impressions nouvelles, page 228.
- Frankignoulle, P. (1984). *Visages urbains de Liège depuis 1830*. Bruxelles : Homme et ville a.s.b.l., Crédit communal Belgique, page 22.
- Gauthiez, B. (2003). *Espace urbain : vocabulaire et morphologie*. Paris : Éditions du Patrimoine, pages 214 à 217.
- Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington, DC : Island Press, pages 18, 37, 115.
- Gobert, T. (1975-1978). *Liège à travers les âges : les rues de Liège* (Tome V, E-G). Liège : Editions Culture et civilisation, page 35, 86 à 98, 122 à 127.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York, NY : Random House, pages 150 et 151.
- Kirtch, S. (2010). *Ville inclusive et design urbain universel*. Paris : Éditions de l'Atelier.
- Le Breton, D. (2000). *Éloge de la marche*. Paris : Métailié.
- Malherbe, A., & Frankignoulle, P. (1994). *1919-1994 : 75 ans de logements social en Wallonie*. Entretien avec Marcel Smets. De l'utopie au réel. Liège, Belgique : Les Chiroux.
- Mangin, D., & Boudjenane, S. (2023). *Rez-de-Ville: La dimension cachée du projet urbain*. Paris : Editions de la Villette, page 412.
- Masboungi, A. (2013). *(Ré)Aménager les rez-de-chaussée dans la ville*. Paris : Groupe Moniteur, département architecture / METL, page 7, 16 à 23).
- Masboungi, A., & Petitjean, A. (2021). *La ville pas chiente : alternative à la ville générique*. Paris : Edition du Moniteur, page 90, 178.
- McAslan, D-S. (2018). *Walking, Transit Use, and Urban Morphology in Walkable Urban Neighborhoods: An Examination of Behaviors and Attitudes in Seattle*. Thèse de doctorat, University of Michigan.
- Soulier, N. (2012). *Reconquérir les rues. Exemple à travers le monde et pistes d'actions*. Paris : Editions Ulmer, page 125 à 134, 281.
- Speck, J. (2012). *Walkable City: How downtown can save America, one step at a time*. New York, NY: Farrar, Straus and Giroux.
- Whyte, W. H. (1980). *The social life of small urban spaces*. Washington, DC : The Conservation Foundation, pages 16, 28, 43.

## 2. Thèses et mémoires

- Ninane, S. (2021). *Comment la ligne entre espace public et espace privé s'exprime-t-elle dans le paysage urbain bruxellois ?* Mémoire de master, Université de Liège. MatheO. <https://matheo.uliege.be/handle/2268.2/13897>
- Quizhpe Avila, P. (2019). *Aménagement d'espaces publics en intérieur d'îlot*. Mémoire de master, Université de Liège. MatheO. <https://matheo.uliege.be/handle/2268.2/12536>
- Willame, J. (2019). *Aménagements urbains et accessibilité : une approche inclusive*. Bruxelles : Éditions de l'Université de Bruxelles.

## 3. Articles de revues

- Bacqué, J. (2018). *Villes moyennes, petites villes : déclassées ou mal gérées ?* Tous urbains (n°21), page 22 à 23. <https://doi.org/10.3917/tu.021.0022>
- Baraud-Serfaty, I. (2020). *Le trottoir, nouvel actif stratégique*. Futuribles, 436, page 87 à 104. <https://doi.org/10.3917/futur.436.0087>
- Boukelouha, R. & Labii, B. (2019). *Re-Définir la Marchabilité Urbaine : une revue de la littérature*. Les annales de l'université d'Alger 1, n°33- tome 4. <https://www.researchgate.net/publication/338014890>
- Bounif, S., & Madani, S. (2022). *Assessing pedestrian visual preferences to improve ground floor façade design in Bejala, Algeria*. Bulletin De La Société Géographique De Liège, 309–329. <https://doi.org/10.25518/0770-7576.6963>
- Cahiers du développement social urbain. (2021). *L'accessibilité dans la ville : pour une marche inclusive*. Cahiers du développement social urbain, (1), 20–35. <https://www.caim.info/revue-cahiers-du-developpement-social-urbain-2021-1-page-20.htm>
- Jacques, T. (1979). *Liège, le quartier Hors-Château-Féronstrée*. Bulletin Monumental, tome 137, n°4, page 389. [www.persee.fr/doc/bulmo\\_0007-473x\\_1979\\_num\\_137\\_4\\_5884\\_t1\\_0389\\_0000\\_2](http://www.persee.fr/doc/bulmo_0007-473x_1979_num_137_4_5884_t1_0389_0000_2)
- Laroche, S. (2016). *Concentration d'ambiances : Superposition d'activités commerciales et sportives au cœur d'une ville*. In Proceedings of the 3rd International Congress on Ambiances, page 473 à 478). Volos, Greece. (hal-01404373)
- Sepe, M. (2021). *The role of ground floors in contemporary cities: From liveability to spatial justice*. Cities, 117, Article 103319, pages 5–6. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103319>
- Tholbecqu, L. (2013). *La ville en chantier ou la marche entravée : vers une perception renouvelée de l'urbanisme oriental romain*. Revue C.L.A.R.A no1, Bruxelles, page 35.



- Thomas, R. (2007). *La marche en ville. Une histoire de sens*. L'Espace géographique, 36(1), page 15–26. <https://doi.org/10.3917/eg.361.0015>
- Thoreau, F. (2012). *Mobilité: la saga du tram à Liège*. Politique, volume 73, page 72-77. [https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/108329/1/2012\\_TOREAU\\_Tram.pdf](https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/108329/1/2012_TOREAU_Tram.pdf)

#### 4. Articles publiés sur le web

- Cerema. (2022). *Cohabitation des cyclistes et des piétons (dans leur diversité)*. Consulté le 29 janvier 2025, sur <https://www.cerema.fr/fr/actualites/cohabitation-cyclistes-pietons-leur-diversite>
- Cerema. (2022). *Vélos et voitures : séparation ou mixité, les clés pour choisir*. Consulté le 29 janvier 2025, sur <https://www.cerema.fr/fr/actualites/velos-voitures-separation-ou-mixite-cles-choisir>
- Pisani, F. (2014). *Hyperdensité et "marchabilité" : Deux concepts à méditer pour l'avenir des villes*. L'atelier des médias. Consulté le 29 mai 2024, sur [https://www.rfi.fr/fr/podcasts/atelier-m%C3%A9dias/?xg\\_source=activity](https://www.rfi.fr/fr/podcasts/atelier-m%C3%A9dias/?xg_source=activity)
- Ville de Liège. (s.d.). *Piéton*. Consultée le 20 octobre 2024, sur <https://www.liege.be/fr/vie-communale/services-communaux/mobilite/se-deplacer/pieton>
- Ville De Liège. (s.d.-c). *Le tram*. Consultée le 22 octobre 2024. Disponible sur <https://www.liege.be/fr/vie-communale/services-communaux/mobilite/projets/tram>
- Ville De Liège. (s.d.). *Le Tram de retour en centre-ville 60 ans après*. Consultée le 28 octobre 2024, sur <https://www.liege.be/fr/vie-communale/services-communaux/mobilite/projets/tram/actualites/le-tram-de-retour-centre-ville-60-ans-apres>
- Wallonie Patrimoine AWaP. (s.d.). *Inventaire du patrimoine immobilier culturel*. Consulté le 13 novembre 2024, sur [https://lampspw.wallonie.be/dgo4/site\\_ipic/index.php/fiche/index?sortCol=2&sortDir=asc&start=0&nbElemPage=10&filtre=&codeInt=62063-INV-0460-02](https://lampspw.wallonie.be/dgo4/site_ipic/index.php/fiche/index?sortCol=2&sortDir=asc&start=0&nbElemPage=10&filtre=&codeInt=62063-INV-0460-02),
- Willame, E. (2019). *Stratégie régionale de mobilité. Volet 1 - Mobilité des personnes*. Service public de Wallonie. Consulté le 11 décembre 2024, sur <https://www.wallonie.be/fr/plans-wallons/strategie-regionale-de-mobilite-2019-2030>

## 5. Sources iconographique

- Boutiques éphémères PEMB. (s. d.). *Le Comptoir Vêtements* [Photographie]. Consulté le 1 mai 2025, sur <https://boutiques-ephemeres-pemb.fr/boutique-ephemere-vincennes/>
- Carte postale ancienne intitulée Liège. Place Maghin et la prison St-Léonard, vers début XXe siècle. Consultée sur le site de Fabrice Muller, rubrique « Cartes postales diverses », <https://www.fabrice-muller.be/liege/documents/cartes-postales/cartes-divers.html>.
- Julius Milheuser, *Legia sive Leodium vulgo Liege*, gravure sur cuivre réalisée en 1627, publiée par Johannes Blaeu dans *Novum ac magnum theatrum urbium Belgicæ regiae*, Amsterdam, 1649. Vue prise de Saint-Maur. Disponible sur Wikimedia Commons : [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Legia\\_sive\\_Leodium\\_vulgo\\_Liege.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Legia_sive_Leodium_vulgo_Liege.jpg)
- Nolli, G. B. (1748). *Pianta Grande di Roma*. Reproduction numérique par Mottet, S. (n.d.). Consulté le 3 mai 2025, de <http://www.sylvainmottet.fr/NolliPiranesi1748/>

G

Table des illustrations

## G. Table des illustrations

Figure 1 :Extrait du plan de Rome dit "Plan de Nolli" (1748). Source : Nolli, G. B. (1748), reproduction numérique par Mottet, S. (n.d.). <a href="http://www.sylvainmottet.fr/NolliPiranesi1748/">http://www.sylvainmottet.fr/NolliPiranesi1748/</a> , consulté le 3 mai 2025.....	5
Figure 2 : Schéma d'une plinthe urbaine. Schéma réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, mars 2025. ....	9
Figure 3 : Schéma du dessus de la plinthe urbaine. Schéma réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, mars 2025.....	11
Figure 4 : Schéma du frontage. Schéma réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, mars 2025. ....	13
Figure 5 : fiche d'identité des façades inspirée de la grille d'analyse. Tableau réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	32
Figure 6 : Carte de Liège au XVIe siècle, gravée par Julius Milheuser en 1627, publiée par Johannes Blaeu à Amsterdam en 1649 sous le titre Legia sive Leodium vulgo Liege, dans Novum ac magnum theatrum urbium Belgicæ regiæ. Vue prise de Saint-Maur. Source : Wiki .....	26
Figure 7 : Plan de la ville de Liège avec la mise en évidence du quartier Hors-Château. Source : Plan réaliser par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	1
Figure 8 : Vue du vieux Liège, en 1845, le rempart Saint-Léonard. (n.d.-b). BALaT KIK-IRPA. <a href="https://balat.kikirpa.be/object/10131162">https://balat.kikirpa.be/object/10131162</a> .....	29
Figure 9 : Carte postale ancienne représentant la Place Maghin et la prison Saint-Léonard à Liège. Source : site de Fabrice Muller, <a href="https://www.fabrice-muller.be">https://www.fabrice-muller.be</a> . ....	30
Figure 10 : Photo du marché de la batte après-guerre. Source : Ministère de la culture française, Direction des arts et des lettres. Administration du patrimoine culturel, 1978.....	31
Figure 11 : Le marché de la batte, le dimanche 2 février 2025. Photo prise par Emeline Dubuisson .....	32
Figure 12 : Plan de la rue féronstrée partie 1. Source: Plan réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	1
Figure 13 : Plan de la rue féronstrée partie 2. Source: Plan réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	2
Figure 14 : En féronstrée rue Saint-Jean-Baptiste. Source : Photo prise par un particulier non signée, en octobre 1962 - coll Laurent Bruck.....	36
Figure 15 : photo de l'ancien Inno. Source : photo prise par Willy Leclecq, le 15 septembre 1985 - Vieux liège. ....	37
Figure 16 : La rue Féronstrée pendant les travaux du tram. Source : Google Image.....	39
Figure 17 : La rue féronstrée, photo prise en direction de la place du marché. Source : Photo prise par l'auteure, Emeline Dubuisson, le 11 novembre 2024. ....	41

Figure 18 : Représentation pleine/vide de la rue Féronstrée et des espaces publics adjacents, indiquant les zones de zoom analysées. Inspirée de la méthode de Nolli. Source: carte réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	1
Figure 19 : 6 zooms : lecture des perspectives croisées entre la rue Féronstrée et ses connexions latérales. Source : Schémas réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	51
Figure 20 : Vue depuis la rue Féronstrée vers la place du Marché. Source : photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 24 octobre 2024. ....	52
Figure 21 : Vue depuis la rue des Mineurs vers la colline. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 02 février 2025. ....	52
Figure 22 : Vue de Potiérue vers la Meuse. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 02 février 2025. ....	54
Figure 23 : Vue de la rue du Pont vers la Meuse. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 02 février 2025. ....	54
Figure 24 : Vue de la rue de la rose vers la colline. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 02 février 2025. ....	54
Figure 25 : Vue de la rue Velbruck vers la colline. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 02 février 2025. ....	54
Figure 26 : Vue de la rue saint Jean-Baptiste vers la Meuse. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 02 février 2025.....	55
Figure 27 : Vue de la rue Féronstrée. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 01 novembre 2024. ....	55
Figure 28 : Vue sur la rue Saint-Georges. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 02 février 2025. ....	55
Figure 29 : Vue sur la rue de la Poule vers la colline. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 14 octobre 2024. ....	57
Figure 30 : Vue sur la rue Hongrée vers la colline. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 02 février 2025. ....	57
Figure 31 : Vue de la rue Féronstrée vers la place des Déportés. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 14 octobre 2024. ....	58
Figure 32 : Vue de la rue Féronstrée vers la place Saint-Barthélemy. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 14 octobre 2024. ....	58
Figure 33 : Vue sur la rue du Mont de Piété vers la Meuse. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 02 février 2025. ....	58
Figure 34 : Vue sur la rue Saint-Thomas vers la colline Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 24 octobre 2024.....	58
Figure 35 : Vue sur la place des Déportés. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 02 février 2025. ....	59
Figure 36 : Vue sur la rue des Aveugles vers la Meuse. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 02 février 2025. ....	59



Figure 37 : Plan de découpage méthodologique de la rue Féronstrée – Localisation des sections et des coupes transversales. Schéma réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, Avril 2025. ....	63
Figure 38 : Répartition fonctionnelle des rez-de-chaussée – Section 1, côté colline (entre la rue des Mineurs et la rue Velbruck). Elévation réalisée par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	64
Figure 39 : Répartition fonctionnelle des rez-de-chaussée – Section 1, côté Meuse (entre la rue Saint Jean-Baptiste et la rue du Pont). Elévation réalisée par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	65
Figure 40 : Exemple de frontage partiellement actif : façade du commerce REBEL, section 1, côté colline. Fiche réalisée par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	66
Figure 41 : Exemple de frontage totalement stérilisé : façade en friche, section 1 – côté colline. Fiche réalisée par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	67
Figure 42 : Exemple de frontage partiellement actif et stérilisé : plinthe contrastée, section 1 – côté Meuse. Fiche réalisée par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	69
Figure 43 : Coupe transversale et plan au 1/500e entre la rue des Mineurs et rue de la Rose. Source : réalisation par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	71
Figure 44 : Répartition fonctionnelle des rez-de-chaussée – Section 2, côté colline (entre la rue Velbruck et la place Saint-Barthélémy). Elévation réalisée par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	73
Figure 45 : Répartition fonctionnelle des rez-de-chaussée – Section 2, côté Meuse (entre la rue Hongrée et la rue Saint Jean-Baptiste). Elévation réalisée par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	74
Figure 46 : Exemple de frontage actif, section 2 – côté colline. Fiche réalisée par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	75
Figure 47 : Façade à potentiel actif masqué : entre usage réel et silence visuel. Fiche réalisée par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	76
Figure 48 : Façade stérile mais occupée : une présence sans interface urbaine. Fiche réalisée par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	77
Figure 49 : Façade en retrait sous pilotis : potentiel d’activation non exploité, section 2 : côté Meuse. Fiche réalisée par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	78
Figure 50 : Coupe transversale et plan au 1/500e de la rue Féronstrée à hauteur de l’arrêt du tram. Source : Réalisation par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	80
Figure 51 : Répartition fonctionnelle des rez-de-chaussée – Section 3, côté colline (entre la place Saint-Barthélémy et la rue de la résistance). Elévation réalisée par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	82
Figure 52 : Répartition fonctionnelle des rez-de-chaussée – Section 3, côté Meuse (entre la rue des Aveugles et la rue Hongrée). Elévation réalisée par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	83

Figure 53 : Façade mixte avec commerce actif et lisible, section 3 : côté colline. Fiche réalisée par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	84
Figure 54 : Musée du Grand Curtius : façade institutionnelle à frontage fermé, section 3 : côté Meuse. Fiche réalisée par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	85
Figure 55 : Façade stérilisée par fermeture de la plinthe, section 3 : côté Meuse. Fiche réalisée par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025. ....	86
Figure 56 : Coupe transversale et plan au 1/500e de la rue Féronstrée au niveau de la place Saint-Barthélemy. Source : réalisation par l’auteure, Emeline Dubuisson, avril 2025 .....	88
Figure 57 : Photo de rez-de-chaussée en friche. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 24 octobre 2024. ....	92
Figure 58 : Façade d’une boutique éphémère “Le Comptoir Vêtements” en centre-ville. Source : Boutiques éphémères PEMB, s.d. ....	92
Figure 59 : Photo de rez-de-chaussée qui manque de lisibilité. Source : Photo réalisé par l'auteure, Emeline Dubuisson, 24 octobre 2024. ....	93
Figure 60 : Exemple de seuil végétalisé et façade commerçante animée, favorisant un frontage actif et attractif. Dessin réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, mai 2025. ....	94
Figure 61 : Exemple de seuil animé autour d’un arrêt de tram : terrasse, assises et aménagement piéton convivial. Dessin réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, mai 2025. ....	95
Figure 62 : Exemple d’aménagement pour animé la rue : vitrine ouverte, aménagement végétalisé. Dessin réalisée par l'auteure, Emeline Dubuisson, mai 2025. ....	96