



HAL
open science

Quand le pas fait corps et sens avec l'espace

Rachel Thomas

► **To cite this version:**

Rachel Thomas. Quand le pas fait corps et sens avec l'espace. *Cybergeog: Revue européenne de géographie / European journal of geography*, 2004, 261, 12 p. halshs-00143207

HAL Id: halshs-00143207

<https://shs.hal.science/halshs-00143207v1>

Submitted on 24 Apr 2007

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

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



Rachel Thomas est sociologue et chargée de recherche au Laboratoire Cresson UMR 1563 Ambiances architecturales et urbaines, Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble / www.cresson.archi.fr

QUAND LE PAS FAIT CORPS ET SENS AVEC L'ESPACE **Aspects sensibles et expressifs de la marche en ville**

When our steps merge meaningfully with the urban space **On perception and expression when walking in town**

[Rachel THOMAS](#)

Chargée de Recherche CNRS UMR 1563

Laboratoire CRESSON, École d'Architecture, 60, avenue de Constantine

BP 2636, 38036 Grenoble Cedex 2

Abstract

This study takes a micro-sociological look at how pedestrians walk around towns. The aim is to highlight the various ways in which city-dwellers gain access to public places and the practical and perceptive dimensions that this accessibility calls upon. From our point of view urban mobility is based on a process by which pedestrians bond with their surroundings: mobility involves the perceptible environment of the public urban space, the perception of the pedestrian and the ability of his or her body to express itself. It is consequently necessary to characterise and describe precisely the ambient atmospheres in which such activities develop, the forms of motive action and perceptive attention they generate, and ultimately the types of relationship with the city that they bring about. Drawing on recurrent observation and description of public behaviour in the city of Grenoble this work proposes six perceptible figures of urban accessibility. Each one reflects the individual rationales of pedestrians and the special role of sensory perception in the choice of one's route across town.

Key words : Body, Sensory Environment, Urban Public Space, Mobility, Perception, Pedestrian, Urban Sociology

Résumé

Cette étude porte un regard microsociologique sur les pratiques de cheminement du piéton en ville. Il s'agit de rendre compte des différentes manières par lesquelles le citoyen accède à l'espace public et des dimensions pratiques et sensibles que cette accessibilité sollicite. De notre point de vue, la mobilité urbaine relève d'un procédé d'ancrage du passant dans l'environnement : elle engage l'environnement sensible de l'espace public urbain, la perception du piéton et les capacités d'expressivité de son corps. Il convient alors de typifier et de décrire précisément les milieux ambiants dans lesquels ces conduites se développent, les modes d'actions motrices et d'attentions perceptives qu'elles génèrent, les types de rapport à la ville qu'elles engendrent. Sur la base d'une observation et d'une description récurrentes des conduites publiques grenobloises, ce travail propose finalement six figures sensibles de l'accessibilité urbaine. Chacune rend compte des logiques individuelles des piétons et du rôle particulier des modalités sensorielles dans la construction du cheminement en ville.

Mots clés : Corps, Environnement sensible, Espace public urbain, Mobilité, Perception, Piéton, Sociologie urbaine

Cybergeo : Revue européenne de géographie, N° 261, 10/03/2004, GT23

Quelles sont les figures de la mobilité urbaine quotidienne ? En quoi nous renseignent-elles sur la nature à la fois pratique, charnelle et perceptive de notre rapport à l'espace ?

Points de vues croisés sur la marche :

La question de la mobilité urbaine alimente, depuis une dizaine d'années environ, un certain nombre de recherches en France. Deux grandes orientations structurent actuellement les débats. Chez les urbanistes et les aménageurs, la mobilité relève de l'actualisation, par le piéton, de mécanismes physiques successifs ; se mouvoir consiste, en outre, à changer d'emplacement dans l'espace. De ce point de vue, la réflexion sur l'aménagement de la ville se centre à la fois sur la question des conditions matérielles d'effectuation du déplacement et sur celle des moyens à mettre en œuvre pour garantir à tous le droit à une mobilité minimale. En pratique, les nouvelles opérations d'urbanisme cherchent alors à réduire les barrières physiques au déplacement, à accroître la lisibilité de l'espace, à favoriser les connexions entre les différents moyens de transport et à réduire leurs coûts d'accès. Les économistes des transports adoptent actuellement le même type d'approche, mais opèrent une distinction entre la mobilité locale (ensemble des déplacements dont les origines et les destinations sont à moins de 80 km à vol d'oiseau du domicile), la mobilité de semaine (déplacements réalisés du lundi au vendredi) et le déplacement pour lequel « le fait générateur reste le motif à destination » (Orfeuil, 2000). Ils mesurent alors l'évolution de cette mobilité, à partir d'indicateurs de qualification comme le nombre de déplacements par jour et par personne, la distance parcourue et le temps journalier accordé au déplacement.

Du côté des sciences sociales, la mobilité urbaine n'est pas réduite à sa dimension strictement physique. Elle se définit également comme un mode d'urbanité : « la mobilité relève d'une gestion collective des risques de la rencontre avec les autres » (Bordreuil, 2000). Précisément, elle constitue un système d'action complexe qui génère à la fois du déplacement (c'est-à-dire un changement physique ou virtuel d'emplacement dans l'espace) et de la rencontre (ou à *minima* de la co-présence avec autrui). La mobilité s'appuie donc à la fois sur le cadre construit, les compétences du passant et le milieu social. Les travaux de la sociologie de l'action, dominés par les thèses anglo-saxonnes, rendent compte de cette dimension sociale du déplacement piéton : en ville, la mobilité participe de la rencontre fortuite entre anonymes.

Or, dans ces situations de co-présence, la plus ou moins grande proximité des corps ou simplement la présence de la foule gêne parfois la progression du passant dans l'espace et l'expose au regard d'autrui. Ces situations de vulnérabilité ne sont pourtant pas inéluctables. Goffman (1973), puis Lee et Watson (1992), mettent en effet à jour les différents rituels à travers lesquels s'organise la vie sociale ordinaire. Des procédés de circulation particuliers permettent ainsi au passant d'éviter les collisions, de dépasser autrui et d'assurer l'écoulement du trafic piéton. La technique du « pas glissé », par exemple, semble communément adoptée en situation de foule pour réduire les risques de choc. Elle consiste à incliner légèrement son corps face à autrui, puis à opérer une rotation de l'épaule pour enfin glisser de façon imperceptible son pied sur le côté (Goffman, 1973). Dans un autre registre, la galanterie, consistant pour un homme à s'effacer au profit d'une femme, garantit la fluidité du déplacement et participe de l'ordonnement des conduites. Ces compétences motrices s'accompagnent, en outre, d'une multiplicité d'orientations visuelles : regarder, scruter, voir, observer, jeter un coup d'œil... constituent autant de

Cybergeo : Revue européenne de géographie, N° 261, 10/03/2004, GT23

stratégies d'orientation perceptive permettant au passant d'assurer son anonymat, de gérer son apparence et de faire respecter une distance minimale entre les corps et les visages (Coulter et Parsons, 1990). À terme, ces combinaisons de compétences sensori-motrices offrent au piéton la possibilité d'anticiper la trajectoire d'autrui, d'ajuster son propre itinéraire et de modeler son action selon les règles de civilité communément admises en public.

Notre étude se situe au croisement de ces disciplines et des définitions qu'elles donnent de la mobilité urbaine. Elle s'appuie sur une démarche pragmatique, liée aux théories de l'action. Elle s'inscrit en outre dans une réflexion plus large sur l'accessibilité des piétons à l'espace public urbain¹ : quels types de conduites motrices le piéton adopte-t-il pour accéder à la ville, compte tenu de la pluralité des contextes (physiques, sensibles et sociaux) existants ? En quoi la diversité de ces conduites publiques nous renseigne-t-elle sur les modes de rapport piéton à l'environnement urbain ? L'hypothèse que nous défendons est la suivante : *le déplacement constitue un procédé d'ancrage du piéton dans l'environnement*. Il ne peut être réduit ni à une succession de mécanismes ou réflexes psychomoteurs, ni à un simple mode d'urbanité. Le rapport du passant à l'espace public urbain (qu'il prenne la forme d'une déambulation, d'une course marchande ou encore d'un vagabondage nocturne) engage, de notre point de vue, sa perception, les capacités d'expressivité de son corps et ses modes d'attention. Précisément, il met en jeu, dans la dynamique spatio-temporelle du déplacement, sa capacité à *configurer* (c'est-à-dire à mettre en forme) l'environnement dans lequel il chemine et sa *motricité* (c'est-à-dire, au sens phénoménologique du terme, la manière dont il habite l'espace au moyen de son corps et de ses sens). L'enjeu du travail consiste alors à rendre compte de cette diversité d'expériences cheminatoires et de la manière dont chaque sens mis en jeu « construit l'espace et le temps à sa façon » (Augoyard, 1998 : p.18).

Par rapport aux démarches précédemment présentées, son intérêt est double dans le cadre d'une réflexion sur la mobilité urbaine. D'une part, il s'agit d'aborder conjointement la dimension perceptive et expressive du déplacement piéton, en ne la limitant pas à la seule modalité visuelle. Précisément, nous cherchons à faire valoir l'efficacité de chaque sens pour la locomotion. Notre travail montre ainsi le rôle de la vue dans l'appréhension des distances et de la spatialité, et celui de l'ouïe dans l'ajustement des trajectoires et des allures de déplacement. Il se poursuit actuellement avec une interrogation sur le rôle spécifique du sens tactile dans la locomotion, et sur le rapport qu'il entretient avec les autres sens. D'autre part, il s'agit d'envisager la complexité de la mobilité urbaine et des formes d'accès à la ville, en ne dissociant pas les mécanismes physiques qui les soutiennent du contexte social et sensible dans lequel ils prennent place. Pour la géographie urbaine contemporaine les enjeux d'une meilleure connaissance de ces micro-mobilités et des logiques individuelles des piétons sont multiples. Dans un premier temps cette connaissance offre des pistes pour penser la dynamique de l'accessibilité urbaine : moins qu'une inadéquation entre les qualités de l'espace et les pratiques, celle-ci relève de procédures de mise en forme de l'environnement qu'il convient de mettre à jour. Elle révèle également l'incidence des facteurs sensibles sur la mobilité et l'urbanité, autant de connaissances qui, à terme, peuvent réorienter la façon dont les géographes, et plus largement les aménageurs de la ville, pensent et conçoivent la qualité des lieux publics.

Méthodologie d'une ethnographie sensible des expériences déambulatoires

D'un point de vue méthodologique, notre travail repose sur *une ethnographie sensible de ces expériences déambulatoires*. Il met également à profit les procédures de « description épaisse » d'abord proposées par Clifford Geertz (« *thick description* ») et

Cybergeo : Revue européenne de géographie, N° 261, 10/03/2004, GT23

aujourd'hui largement pratiquées en sociologie. Concrètement, l'étude prend la forme d'une observation récurrente des conduites publiques ordinaires en ville. Quatre terrains grenoblois supportent l'expérimentation : le passage du Jardin de Ville et la place St André dans le centre-ville ancien ; la place Jean Moulin et le boulevard Jean Pain dans le quartier administratif de la Mutualité. Leur choix est validé par le souci que nous avons d'accéder à des tissus urbains, des environnements sensibles, des types de populations et d'activités variés. En outre, une première phase d'enquête² faisait valoir les qualités d'accessibilité et, à l'inverse, les contraintes imposées par certains de ces lieux aux piétons :

- Le passage du Jardin de Ville est un porche de pierre, de l'époque romaine, de 14,5 m de long et 3 m de large. Entièrement piéton, il accueille, sur une de ses façades, la vitrine d'un magasin de chaussures, et sur l'autre, celle d'un salon de thé, l'entrée d'un immeuble d'habitation et l'étal d'un kiosque à journaux. Ce passage minéral permet au passant de circuler entre le jardin de ville, large parc public composé d'allées verdoyantes, de bancs publics et de complexes de jeux pour enfants, et la place Grenette, où cohabitent boutiques, cafetiers et automobilistes. L'entrée du passage offre au piéton une vue cadrée sur les espaces à venir, en même temps qu'elle l'acclimate visuellement et à distance aux allures de déplacement dominantes sur chacun des deux lieux. Son accès physique est facilité par l'absence d'obstacle au sol côté jardin de ville ; il est contraint, côté place Grenette, par la présence de bornes et parfois de clochards assis par terre. Sur le plan perceptif enfin, l'échelle restreinte du lieu favorise une accessibilité physique et visuelle réciproque, nécessitant, pour le piéton, la mise en place de procédures d'ajustements corporel et visuel particulières.
- La place St André forme, au cœur du centre-ville ancien de Grenoble, un rectangle d'environ 78 mètres de long sur 34 mètres de large. Sur un de ses côtés, le piéton peut observer la façade gothique du palais de justice de la ville. Sur deux autres s'érigent des immeubles d'habitation datant du XVIII^e siècle. Là, en période estivale, des cafetiers dressent quelques terrasses où la population estudiantine vient converser. Le brouhaha de ces conversations mélangées rompt avec l'apparente solennité du lieu : alors que le revêtement de marbre de la place participe d'une réverbération du pas des piétons, et de leur exposition au regard d'autrui, les activités de café favorisent la réflexivité des échanges. Cette confrontation entre elles des ambiances sonores donne naissance à des stratégies d'évitements visuels et des modes d'accroche du pied au sol qu'il était intéressant d'étudier.
- La place Jean Moulin plonge le passant dans une ambiance que l'on pourrait qualifier de « familiale ». Construite sur deux niveaux, elle accueille, au premier, une crèche et un espace de jeux pour enfants. Le second niveau, circonscrit par des immeubles d'habitation, s'ouvre sur une large pelouse. Là, les passants peuvent entendre, à distance et sans en discerner visuellement l'origine, le bruit des activités domestiques ou les cris émis par les enfants dans la cour de la crèche. La place Jean Moulin offre ainsi à l'étude un cas de discordance des distances visuelles et sonores : là, les piétons se rendent mutuellement accessibles par l'écoute alors que, selon leur position et leur trajectoire dans l'espace, ils ne le sont pas par le regard.
- Enfin, le boulevard Jean Pain est une artère routière à quatre voies, de 323 mètres de long et 38 mètres de large. Assurant la liaison entre le centre-ville de Grenoble et la rocade menant à Chambéry, il noie le piéton dans les bruits intenses et réguliers du trafic automobile. Si son accès physique est facilité par la largeur et la relative linéarité de ses trottoirs, son accès sensible est limité :

Cybergeo : Revue européenne de géographie, N° 261, 10/03/2004, GT23

isolant le piéton dans un magma sonore auquel il est étranger, le boulevard Jean Pain contribue à un appauvrissement des formes d'expressivité et de réceptivité de la vie sociale.

Le protocole d'expérimentation est le suivant : nous installons sur pied, dans chacun de ces quatre espaces, une caméra vidéo équipée d'un microphone omnidirectionnel ; puis nous la situons en dehors du champ visuel des passants, pour ne pas contraindre ou orienter leurs conduites. La prise de vue et de son est continue. . Lors de la phase d'analyse du corpus, elle aide à la construction de catégories distinctes de conduites motrices et sociales. Pour chaque espace, deux à trois angles de vue sont choisis. Ils nous permettent non seulement de circonscrire les limites physiques des terrains ou dispositifs observés, mais aussi de prendre en compte l'impact du positionnement du piéton dans l'espace et de son sens de circulation sur la mobilité. Nous filmons systématiquement les trajectoires des passants, la gestuelle qui l'accompagne, les variations dans leurs modes d'orientations visuelles, les rites prévalant ou organisant les situations de co-présence et de rencontre. Le choix du plan fixe diminue toute action de l'équipe technique et permet, de fait, un accès direct aux conduites publiques.

La description comme procédure d'analyse des résultats

L'analyse de chacun des enregistrements vidéo se fait ensuite en deux temps. Dans une première phase, nous procédons à une description détaillée des qualités physiques, architecturales et sensibles des dispositifs et lieux observés. Ainsi, par exemple, le type de matériau utilisé au sol et en façade dans le Passage du jardin de ville est relevé, ainsi que ses dimensions, le mobilier urbain qui l'habille, ses caractéristiques lumineuses (type de luminaire, type de source, température de couleur...) et sonores (type de source, « effets sonores »³,...). Cette phase renseigne sur les qualités d'accessibilité des terrains. La seconde phase consiste en une description minutieuse des pratiques motrices et sociales des citadins. Pour autant, cette analyse diffère des études ethnographiques classiques : il s'agit moins d'une description pour elles-mêmes des conduites que d'une étude les révélant comme des incarnations du rapport du piéton à l'environnement. La description se fait alors sur la base d'une grille discriminant un certain nombre d'*indices comportementaux du rapport au milieu ambiant*⁴. L'hypothèse sous-tendant la constitution de cette grille d'étude est la suivante : chaque conduite publique observée peut être décrite en fonction de signes ou d'indices expressifs majeurs ; ces indices corporels témoignent du rapport d'influence et de construction réciproque entre d'une part les conduites ordinaires des piétons et d'autre part le milieu ambiant public. Quatre catégories d'indices comportementaux sont ainsi discriminées dans le cadre de cette étude. Chacun nous renvoie à un élément particulier de l'accès à l'espace et décrit :

- Les pratiques sociales du passant : il s'agit de décrire les manières dont les piétons investissent l'espace, se positionnent au sein de cet espace, ajustent leurs pratiques en fonction de la présence ou non d'autrui ; nous décrivons ainsi les attitudes de déambulation du piéton, de séjour, de course marchande, de rencontre...
- L'allure de déplacement : nous cherchons là à qualifier précisément la trajectoire du passant dans l'espace (et notamment sa linéarité), sa vitesse de déplacement (et ses variations), le type d'action motrice qui la sous-tend (marche, flânerie, course, piétinement...), enfin la gestuelle (mouvements des membres inférieurs et supérieurs) liée à ces actions.

Cybergeo : Revue européenne de géographie, N° 261, 10/03/2004, GT23

- Les modes d'orientations (visuels et kinesthésiques) : nous cherchons à décrire les différents mouvements de tête, d'yeux, de buste accompagnant chacune des pratiques sociales analysées.
- Les actions sonores émises par le passant dans la dynamique du parcours urbain, que celles-ci mettent en jeu la parole et/ou le corps.

L'idée est ensuite de démontrer qu'*in situ*, la perception de ces modalités d'expression du corps permet à chacun d'ajuster sa conduite par rapport à l'espace, au milieu ambiant dans lequel il circule, à la présence et à l'action d'autrui.

Le croisement entre eux de ces différents indices comportementaux nous conduit aujourd'hui à typifier six conduites d'accès récurrentes à l'espace, les actions motrices et modes d'attention qu'elles génèrent, enfin les types de milieux dans lesquels elles se développent. La construction de cette typologie repose sur l'hypothèse selon laquelle il existerait une relation de co-détermination entre l'environnement sensible de l'espace public urbain, la perception du passant, son action motrice et sociale : « le mouvement de l'homme dans l'espace et sa rencontre avec autrui le met en prise avec ce qu'il voit, entend, touche, sent » (Thomas, 2000 : p. 264; en retour, cette présence de l'homme dans l'espace et les activités qui l'accompagnent modifient l'ordre du sensible, du visible, de l'audible.

Ainsi, la déclinaison de chacune de ces conduites rend compte de la pluralité des manières d'être et d'accéder à l'espace. La colonne « mode d'action motrice » caractérise la réponse locomotrice du piéton aux sollicitations de l'environnement. Le choix des verbes d'action s'explique par la volonté que nous avons de rendre compte du caractère dynamique de cette réponse ; chacun a été discuté après la relecture des textes majeurs de la sociologie urbaine sur le déplacement piéton. La colonne « mode d'attention perceptive » ne qualifie pas l'attention auditive du piéton, mais plus généralement son orientation perceptive à l'espace : il s'agit de qualifier son degré d'engagement dans le monde. Enfin, la colonne « type de milieu ambiant » décrit les contextes sensibles dans lesquels s'incarne chaque conduite.

Cybergeo : Revue européenne de géographie, N° 261, 10/03/2004, GT23

CONDUITES D'ACCES AU MILIEU AMBIANT PUBLIC	MODE D'ACTION MOTRICE	MODE D'ATTENTION PERCEPTIVE	TYPE DE MILIEU AMBIANT
AGREMENT	DEAMBULER	<i>Flottant</i>	Tempéré
FESTIF	NOCTAMBULER	<i>Flottant</i>	Attractif
ETRANGETE	TRAVERSER	<i>Centré</i>	Ambigu
CONFLICTUEL	PIETINER	<i>Distribué</i>	Saturé
HABITUEL	PASSER	<i>Centré</i>	Transitoire
INSECURITE	FUIR	<i>Focalisé</i>	Délaissé

Tableau : TYPOLOGIE EXPLORATOIRE DES CONDUITES D'ACCES A L'ESPACE

Discussion des résultats

Ainsi, par exemple, la conduite qualifiée d' « étrangeté » rend compte du paradoxe dans lequel le piéton se trouve parfois lorsqu'il circule en public : faire l'expérience de l'étrangeté consiste ainsi à se situer malgré soi au seuil des espaces, entre-deux, en transit. L'étranger est en effet celui qui, précisément, est à la fois « le voisin des membres du groupe social, puisqu'il cohabite avec eux » et « la figure de ce qui est extérieur au groupe » (Simmel, 1981 : p.58). L'acte de traverser qualifie communément son mode d'action motrice : il consiste en une avancée lente et précautionneuse au cœur de l'espace. Ainsi, les trajectoires demeurent le plus souvent linéaires, les pieds se posent avec délicatesse sur le sol, pour n'émettre aucun bruit ; les membres supérieurs (buste et nuque notamment) restent rigides. Place St André, cette « étrangeté » qualifie la conduite qu'adopte communément le piéton lorsqu'il pénètre sur la place et se trouve subitement exposé au regard des personnes attablées aux terrasses de café en été. Cet extrait de la description d'une des scènes publiques repérées place St André témoigne de la « mise en scène » et de la rigidité des conduites :

L'entrée sur la place St André, si elle est effectuée dans la continuité du trajet, demande conjointement un ajustement de l'allure et de la silhouette. Ainsi, le pas se fait subitement plus rapide et plus décidé. Certains rajustent coiffure et

Cybergeo : Revue européenne de géographie, N° 261, 10/03/2004, GT23

tenue. Les doigts passent alors rapidement dans la chevelure. La tête parfois se secoue. Les plis d'un pantalon ou d'une jupe sont de temps en temps repassés d'un revers rapide de la main. Les sacs, en bandoulière, sont réajustés sur l'épaule. La conduite se détend un instant avant de se rigidifier à nouveau. La traversée, lorsqu'elle est effectuée par une personne isolée, s'accompagne ensuite de mesures de protection.

Ce contrôle de l'allure de déplacement se double d'une centralisation de l'attention : les sens du passant (vue et ouïe notamment) explorent avec discrétion l'environnement.

L'exposition au regard d'autrui, même lointaine, est d'abord appréhendée par un vaste mouvement de balayage visuel de l'espace. La tête imprime ainsi un mouvement de droite à gauche. Puis le piéton ajuste sa trajectoire. Il profite le plus souvent de la présence de véhicules garés en épi le long de la façade du tribunal pour longer le site de manière linéaire. Ainsi il se met hors de portée du regard des personnes attablées aux terrasses. Comme pour optimiser cette distance, le corps se penche légèrement en avant et les yeux demeurent baissés vers le sol. Paradoxalement, le pas semble s'être quelque peu ralenti. Cette précaution permet au passant d'être inaudible depuis les terrasses de café. Le pied glisse sur le sol, les talons ne claquent plus. Le piéton tait sa présence. La démarche est précautionneuse.

Les milieux ambigus mobilisent fréquemment les conduites d'étrangeté. Du point de vue architectural, ils se caractérisent par leur étroitesse, leur sinuosité et la hauteur importante de leurs façades. Du point de vue sensible enfin, ces lieux éprouvent les modes d'observabilité visuelle (en rendant irrégulière la fréquence de l'exposition au regard d'autrui) et font de l'écoute le mode de perception dominant. Place St André, une nouvelle fois, l'itinéraire qui conduit le passant le long des terrasses de café le confronte à ce type de configuration spatiale. Son entrée sur la place le rend accessible à autrui, du fait de la réverbération sèche de ses pas sur le marbre du sol. Son visage, par contre, n'est pas toujours immédiatement exposé en raison de la distance qui le sépare des terrasses. *A contrario*, lorsqu'il les longe, son exposition à autrui se fait plus visuelle : pris dans un couloir constitué d'un côté des façades d'immeubles d'habitation et de l'autre des tables et chaises dressées, le piéton se donne à voir par intermittence en fonction de la densité du public.

La conduite conflictuelle traduit, elle, une relation permanente de confrontation entre le passant et le milieu dans lequel il chemine. Elle constitue, en quelque sorte, un idéal-type des modes de rapport piéton à l'environnement. Sur le plan moteur, cette relation conflictuelle s'actualise à travers le piétinement. L'acte de piétiner consiste à frapper le sol de ses pieds à plusieurs reprises, soit en restant sur place, soit en avançant progressivement dans sa trajectoire. Dans le piétinement, la mobilisation motrice du passant apparaît donc très forte : le pas se saccade, ralentit, accélère, tressaute, hésite... La proximité souvent importante des piétons participe d'un véritable corps à corps où chacun « joue des épaules », « zigzague » pour éviter autrui, s'engager plus en avant et enfin pénétrer l'espace. Aux heures de pointe la circulation des piétons Passage du jardin de ville offre souvent des cas de piétinement à observer :

Cybergeo : Revue européenne de géographie, N° 261, 10/03/2004, GT23

Lorsque le passage du Jardin de Ville est occupé par des citadins se dirigeant vers le Jardin de Ville, les conduites s'ajustent. On observe un processus de négociation des trajectoires. Les personnes situées au centre du passage, c'est-à-dire engagées dans le site, ne modifient ni leur allure ni leur trajectoire. D'un pas à la fois nonchalant et déterminé, elles occupent le centre du passage. Leur vitesse de déplacement s'accélère légèrement au moment de leur arrivée sous le porche. Les trajectoires restent linéaires. Ces piétons semblent avoir acquis une priorité sur ceux arrivant du Jardin de Ville. Ces derniers en effet se trouvent dans l'obligation de se déporter sur leur droite ou leur gauche, afin d'éviter les chocs corporels ou le piétinement induit par une mauvaise gestion des trajectoires. Les individus circulant en couple ou en groupe se scindent le plus souvent en deux entités, puis occupent de nouveau le centre du passage lorsque le croisement des itinéraires de chacun s'achève. D'une manière générale, ces procédures implicites de négociation des trajectoires entravent la régularité du déplacement et la constance des allures.

Dans ce type de conduite, l'attention perceptive du piéton est qualifiée de distribuée : il s'agit pour lui de mobiliser l'ensemble de ses sens pour gérer à la fois la profusion de stimulations sensorielles présentes dans le lieu et respecter les codes implicites de la circulation en public. Du point de vue visuel, la technique du « balayage », décrite par Goffman, est alors mise en œuvre : le piéton multiplie les mouvements de rotation de sa nuque et de son visage pour anticiper la présence éventuelle d'obstacles (mobiles ou immobiles) dans son environnement proche :

L'attitude générale du piéton rend compte des sollicitations sensorielles auxquelles il est soumis. Son corps et son visage se courbent vers le sol pour se protéger d'une lumière trop vive. Pourtant son regard ne cesse de balayer l'environnement : les trajectoires des autres passants sont à appréhender à distance. Les mouvements d'oscillation de la tête se multiplient alors. Son pas se saccade parfois pour éviter les obstacles mobiles du site. Il conserve cette conduite jusqu'à l'entrée du porche. Puis le citadin se déporte légèrement sur sa droite pour éviter les porte-cartes du bureau de tabac. Là, le contexte d'observabilité se restreint en se cadrant ; il participe alors d'une modification de l'orientation visuelle du passant. Son visage se redresse. Son regard se centre sur l'horizon pour fixer le Jardin de Ville.

Du point de vue sonore, la première phase d'enquête et le recueil de paroles auquel elle a donné lieu montre en quoi l'écoute devient le mode de perception dominant : il s'agit de surveiller l'émergence, dans l'environnement sonore du lieu, d'un son qui pourrait alerter le piéton sur une modification de cet environnement. Il y aurait, autrement dit, une dimension strictement psychomotrice du regard et de l'écoute dans la conduite conflictuelle. Les environnements qualifiés de « saturés » semblent mobiliser couramment ce type de conduite piétonne. Il s'agit d'environnements différenciés dans leur forme et

Cybergeo : Revue européenne de géographie, N° 261, 10/03/2004, GT23

leur échelle, mais ayant tous en commun un revêtement de sol irrégulier en surface (et donc impropre à une marche « glissée »). Les lieux du piétinement sont aussi ceux de la masse : il s'agit de sites souvent commerçants ou assurant la liaison avec des lieux de commerces (comme c'est le cas Passage du jardin de ville), et populeux. Sur le plan sonore, ces lieux du piétinement favorisent alors les effets de métabole, c'est-à-dire d'immersion du piéton dans une sorte de magma sonore où les sources deviennent indifférenciées. Peu propices à l'échange verbal, ils favorisent en revanche les situations d'accessibilité visuelle : l'importance de la foule et la proximité des corps font se croiser les regards d'anonymes.

La marche, entre émotion et fonctionnalité

La description de ces conduites, et par extension la typologie exploratoire que nous proposons, nous renseignent sur les modalités du rapport piéton à la ville. Il semble en effet que la mobilité urbaine met non seulement en jeu le contexte environnemental et les capacités psychomotrices du passant mais aussi son corps et son attention. En outre, les modalités de cet accès piéton à la ville paraissent s'actualiser selon des degrés de fonctionnalité et d'émotion plus ou moins importants. L'écologie de la perception, puis les travaux de la sociologie de l'action, ont permis de révéler la dimension pratique de la perception ordinaire.

Les conduites conflictuelles et habituelles que nous définissons rendent compte de ce rapport cognitif et pratique au milieu ambiant : dans ce cadre d'action, le passant réagit aux modifications de son environnement en adoptant une attitude fonctionnelle. À l'inverse, la conduite d'étrangeté, comme celle d'insécurité, laisse entrevoir une hybridation dans les rapports du piéton au milieu ambiant. Les situations problématiques qu'elles désignent mêlent les dimensions pratiques et affectives de la perception ordinaire : là, le piéton se trouve à la fois en adéquation avec un milieu accessible pour lui-même et en situation d'ambiguïté du fait même de sa conduite dans l'espace. Enfin, les conduites d'agrément et festives témoignent d'un rapport affectif au milieu ambiant : le passant, dans ce cas, reçoit les stimulations de l'environnement ; il est simplement affecté par la situation dans laquelle il se trouve.

Cette typologie des conduites d'accès au milieu ambiant public nous renseigne sur la complexité et la manière de cheminer la ville. Elle demeure aujourd'hui à compléter et à valider sur des tissus urbains et dans des cultures différentes de la nôtre.

Cybergeo : Revue européenne de géographie, N° 261, 10/03/2004, GT23

Bibliographie :

AUGOYARD, JF (1998). Éléments pour une théorie des ambiances architecturales et urbaines, *Les Cahiers de la Recherche Architecturale Ambiances architecturales et urbaines*, n°42/43, pp.13-23.

AUGOYARD JF., TORGUE H (1995). *À l'écoute de l'environnement. Répertoire des effets sonores*. Marseille, Ed. Parenthèses/CRESSON, 174 p.

AUGOYARD, JF. (1979). *Pas à pas : essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*. Paris, Ed. du Seuil, 186 p.

BACHELARD, G. (1983 [1884]). *La poétique de l'espace*. Paris, P.U.F, 214 p.

BENJAMIN, W. (1979). *Charles Baudelaire. Un poète lyrique à l'apogée du capitalisme*. Paris, Payot, 292p.

BORDREUIL, JS. (2000). Micro-sociabilité et mobilités dans la ville in Bonnet M. et Desjeux D. (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, pp. 110-125.

COULTER J et PARSONS ED. (1990). The praxiology of perception : visual orientations and practical action, *Inquiry. An interdisciplinary Journal of Philosophy*, septembre, vol. 33, n°3, pp. 251-272.

DE CERTEAU, M. (1980). *L'invention du quotidien : arts de faire*. Paris, Union Générale d'Édition, 375 p.

GILBERT, M. (2003). *Marcher ensemble. Essais sur les fondements des phénomènes collectifs*. Paris, PUF, 191 p.

GOFFMAN, E (1973). *La mise en scène de la vie quotidienne : 2. les relations en public*. Paris, Ed. de Minuit, 372 p. [Traduit de l'anglais par A.Kihm. 1971, New-York, Basic Books]

GOFFMAN, E (1963). *Behavior in public places. Notes on the social organisation of gatherings*. New York, The Free Press, 248 p.

JOSEPH, I. (1992). L'espace public comme lieu de l'action. *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°57/58, pp. 210-217.

LE BRETON, D. (2000). *Eloge de la marche*. Paris, Editions Métailié, 176 p.

LEE JRE. et WATSON R. (1992). Regards et habitudes des passants, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, dec.-mars n°57/58, pp. 101-109.

MERLEAU-PONTY, M. (1987 [1945]). *Phénoménologie de la perception*. Paris, Gallimard, 531 p.

Cybergeo : Revue européenne de géographie, N° 261, 10/03/2004, GT23

ORFEUIL, JP (2000). La mobilité locale : toujours plus loin et plus vite in Bonnet M. et Desjeux D., *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF.

QUERE, L (1990). Agir dans l'espace public, Pharo P et Quere L (dir.), *Les formes de l'action*, Paris, Ed. de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Raisons Pratiques, pp. 85-112.

SANSOT, P. (1973). *Poétique de la ville*. Paris, Méridiens-Klincksiek, 422 p.

SIMMEL, S. (1981). *Sociologie et Epistémologie*. Paris, P.U.F., 238 p.

SIMMEL, S. (1990). Digressions sur l'étranger in *L'Ecole de Chicago, naissance de l'écologie urbaine*. Textes traduits de l'allemand par I. Joseph et Y. Grafmeyer (eds.), Paris, Aubier, 377 p.

SOLNIT, R. (2002). *L'art de marcher*. Arles, Actes Sud, 400 p.

THIBAUD, JP. (2002). *Regards en action. Ethnométhodologie des espaces public*. Grenoble, A la Croisée, 262 p.

THIBAUD, JP (2000). *Décrire le perceptible : la méthode des parcours commentés*. in Grosjean, M. et Thibaud, J.-P. (dir.), *L'espace urbain en méthodes*. Lyon, P.U.L, pp. 79-99.

THOMAS, R (2004). L'accessibilité des piétons à l'espace public urbain : un accomplissement perceptif situé, *Espaces et sociétés - Architecture et habitat dans le champ interculturel*, n°113/114, pp. 233-249.

THOMAS, R (2000). *Ambiances publiques, mobilité, sociabilité. Approche interdisciplinaire de l'accessibilité piétonnière des villes*. Thèse de Doctorat sous la direction de JF. Augoyard et JP. Thibaud. Filière doctorale Ambiances Architecturales et Urbaines : Université de Nantes, Ecole Polytechnique, Laboratoire CRESSON (Manuscrit non publié).

¹ Ce texte est en effet issu de ma thèse de doctorat (Thomas : 2000).

² Cette première phase d'enquête a consisté en une série de 30 parcours durant lesquels des passants de tout âge et de toute condition cheminaient et nous décrivaient la manière dont ils percevaient leur environnement, et les difficultés que celui-ci induisait parfois sur leur déplacement. Chacun d'entre eux avait été contacté au préalable, par téléphone, pour exposer le but du travail et fixer des rendez-vous. Pour une description détaillée de la méthodologie de ces « parcours commentés », voir Thibaud, 2000. Pour une présentation des conditions de l'enquête, se reporter à Thomas, 2000.

³ Cette notion permet la saisie de l'interaction existant entre "l'environnement sonore physique, le milieu sonore d'une communauté socioculturelle et le paysage sonore interne à chaque individu" (Augoyard et Torgue, 1995 : p.9). Pour une meilleure approche de cette notion, se reporter à l'ouvrage collectif publié sous la direction de J.-F. Augoyard et H. Torgue H (1995).

⁴ Le terme de « milieu ambiant » diffère de celui d'« environnement sensible ». Par « environnement sensible », nous désignons l'ensemble des contextes publics perçus et

Pour citer ce document :

Thomas, Rachel (2004). "Quand le pas fait corps et sens avec l'espace : aspects sensibles et expressifs de la marche en ville". *Cybergéo : Revue européenne de géographie* [en ligne]. 2004, n°261, p. 12. Disponible sur : <<http://193.55.107.45/msfs/261res.htm>> (24 avril 2007)

Cybergeo : Revue européenne de géographie, N° 261, 10/03/2004, GT23

modelés par l'action du passant. Le terme de « milieu ambiant » réfère davantage à la dimension sociale de ces contextes sensibles ; il renvoie à l'incidence des pratiques et des situations de co-présence sur ces contextes sensibles.

© CYBERGEO 2004

THOMAS R. Cybergeo , N° 261 , 01 mars 2004