HAL
open science

Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines

Rachel Thomas

To cite this version:

Rachel Thomas. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines. Colloque international : Ambiencias Compartilhadas: cultura, corpo e linguagem. Ambiances en Partage: culture, corps et langage. Rio de Janeiro, 3-6 novembre 2009 [En ligne], Nov 2009, Rio de Janeiro, Brésil. 1-10 p. halshs-00596780

HAL Id: halshs-00596780

https://shs.hal.science/halshs-00596780v1

Submitted on 30 May 2011

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.

FAIRE CORPS, PRENDRE CORPS, DONNER CORPS AUX AMBIANCES URBAINES[1]

Rachel THOMAS
Chargée de recherche

CRESSON (CNRS UMR 1563)
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble
60, avenue de Constantine – BP 2636 - 38036 Grenoble Cedex 2
Tel : (00.33) 4. 76.69.83.36 - Fax : (00.33) 4. 76.69.83.73
Email : rachel.thomas@grenoble.archi.fr

Résumé

Si les lecteurs de l'œuvre de Simmel s'attachent, pour un grand nombre, à montrer l'importance de ses travaux dans la compréhension des relations entre l'évolution des cadres sensibles d'une époque et celle des sensibilités en public, peu mettent l'accent sur la description assez minutieuse qu'il propose de l'arrière-plan corporel à l'œuvre dans l'organisation de la vie sensible. C'est pourtant précisément à partir de cette philosophie simmelienne, et de sa critique, que nous aborderons la thématique des ambiances urbaines en partage. Qu'est-ce que les ambiances d'une ville font au corps et notamment aux corps en marche ? Qu'est-ce que ces corps nous disent de l'évolution et des transformations des cadres sensibles de notre quotidien au XXIe siècle ? En quoi finalement l'attention portée au corps, telle que le propose Simmel, permet-elle de travailler à l'échelle des ambiances urbaines ? Trois points ponctueront notre réflexion. Dans le premier, nous nous interrogerons sur la tendance actuelle à l'« aseptisation » des ambiances piétonnes et sur ces répercussions sur les manières de marcher et de bouger aujourd'hui. Dans le second point, nous nous interrogerons sur les méthodologies à mettre en œuvre pour articuler – dans une même démarche - une réflexion à l'échelle de la ville à une réflexion à l'échelle du corps. À cet égard, nous valoriserons une méthodologie nouvelle - *le partage de situations de handicap* – qui, en mettant le corps du chercheur à l'épreuve des ambiances urbaines, peut constituer une voie d'accès possible de cette articulation. Enfin, le troisième point visera à dépasser la perspective simmelienne, souvent abstraite, en faisant du corps une métaphore de travail pour le chercheur et en adoptant une posture en 3 temps – Faire corps, prendre corps et donner corps aux ambiances urbaines – qui permette d'observer et de rendre compte de la dimension quasi charnelle de l'expérience urbaine.

Mots-clés : ambiances, aseptisation, corps, marche, espace public urbain, piéton

[1] Le titre de cet article reprend le sous-titre d'un ouvrage à paraître prochainement : Thomas, R. (sous la dir. de)(fev. 2010). *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines.* Paris, Ed. des Archives Contemporaines.

FAIRE CORPS, PRENDRE CORPS,
DONNER CORPS AUX AMBIANCES URBAINES

Rachel THOMAS

Dans son essai sur « les grandes villes et la vie de l'esprit », paru initialement en 1903, Simmel offre une analyse particulièrement fine de l'expérience sensible dans les grandes métropoles européennes de la fin du XIXe siècle. Suite à l'évolution rapide des techniques de communication, de transport et d'aménagement, suite à la diversification des activités économiques et sociales, suite aussi à l'accroissement des flux et des rythmes quotidiens, les villes modernes soumettent les citadins à «une intensification de la vie nerveuse» (Simmel, 2004, p.170). Ce changement de nature dans ce qu'il appelle « la vie sensible urbaine » opère non seulement sur les conditions de perception de la ville, sur la psychologie des habitants mais aussi sur leurs manières de gérer ensemble leurs actions et leurs relations. Ainsi, la ville apparaît au citadin dans une « poussée rapide d'images changeantes », dans une succession inattendue d'impressions fugitives qui rend toute perception confuse. Soumis à ces chocs perceptifs permanents et à une hyperstimulation visuelle, le citadin développe alors des traits psychologiques et des attitudes qui modèlent en retour la réalité sociale et les ambiances urbaines du XIXe siècle.

Les lecteurs de l'œuvre de Simmel s'attachent, pour un grand nombre, à montrer l'importance de ses travaux dans la compréhension de ces relations entre l'évolution des cadres sensibles d'une époque et celle des sensibilités et des manières d' « être-ensemble » en public. C'est ainsi que nombre d'analyses s'attardent sur le caractère blasé du citadin, sur la réserve et l'indifférence polie avec laquelle il semble gérer sa relation à autrui[2], sur cette hypertrophie du regard qui paraît de mise dans la gestion des situations de co-présence. À l'inverse, peu de textes mettent l'accent sur la description assez minutieuse que propose Simmel de l'arrière-plan corporel à l'œuvre dans l'organisation de la vie sensible de l'époque. Pourtant, certains passages de ses écrits livrent implicitement une analyse critique des fondements corporels de l'expérience urbaine. Ses textes sur Rome, Venise, Florence ou encore Berlin mettent ainsi l'accent sur la vulnérabilité et l'extrême réification des corps au XIXe siècle. Dans les villes du Sud par exemple, certaines esthétiques urbaines façonnent, selon lui, le pas et les modalités de la rencontre en public : « (…) Venise est la ville de l'artifice. (…) Tous les hommes à Venise marchent comme sur une scène : (…) ils surgissent subitement à un coin de rue, disparaissent aussitôt à un autre, et ont ainsi quelque chose des acteurs qui, une fois sortis côté cour ou côté jardin, ne sont plus rien » (Simmel, 1998, p.44). Au nord et à l'Est de l'Europe, c'est la mécanisation des flux et la standardisation des gestes de la vie professionnelle qui font leur œuvre dans l'espace public : « la présence simultanée des calèches et des tramways (…) apparaît comme une altération de la sphère publique. Circulant à des vitesses trop différentes, ces deux modes de transport requièrent des piétons (…) une vigilance accrue. (…) Plus généralement, la mobilité et la corporéité citadines semblent soumises à des mutations rythmiques complexes. (…) L'automatisation de la marche à pied accompagne la diffusion, par les industries, de nouveaux rythmes corporels mécanisés » (Füzesséry et Simay, 2008, p.33 et 35).

Cette perspective simmelienne, peu commentée, est intéressante à trois points de vue. D'une part, elle fait du corps l'instrument central du rapport de l'homme au monde : plus qu'une construction symbolique ou un objet de représentation sociale, le corps constitue l'outil premier de notre action dans et avec le monde. D'autre part, elle présente le corps

[2] Une lecture plus attentive des textes de Simmel fait valoir aussi la propension au conflit et à l'aversion du citadin soumis au phénomène de métropolisation.

comme le lieu au sein duquel s'écrit et se donne à voir les changements de registre de l'expérience sensible. De ce point de vue, les manières de bouger, de se saluer, de se regarder… dans l'espace public sont autant l'expression d'une culture sensible à l'œuvre au quotidien que celle d'une incorporation des variations du *sensorium urbain* (Zardini, 2005). Enfin, elle porte l'étude du corps à une échelle spatio-temporelle rarement envisagée par les tenants d'une « sociologie des sens » : l'échelle urbaine et non pas seulement celle de la situation localisée ; l'échelle du siècle et non pas seulement celle de l'interaction.

C'est précisément à partir de cette philosophie simmelienne, et de sa critique, que nous aborderons la thématique des ambiances urbaines en partage. Qu'est-ce que les ambiances d'une ville font au corps et notamment aux corps en marche ? Qu'est-ce que ces corps nous disent de l'évolution et des transformations des cadres sensibles de notre quotidien au XXIe siècle ? En quoi finalement l'attention portée au corps, telle que le propose Simmel, permet-elle de travailler à l'échelle des ambiances urbaines ? Pour tenter de répondre à ces questions, cet article prendra appui sur une série de travaux consacrés, depuis quelques années, à l'accessibilité de l'espace public urbain et au renouveau de la pratique de la marche en ville. Il s'agira d'abord de montrer en quoi la tendance actuelle à un effacement des *stimuli* en ville conduit à une « aseptisation » des ambiances piétonnes et induit des manières de marcher propres à notre époque. Il s'agira ensuite de s'interroger sur les méthodologies à mettre en œuvre pour articuler – dans une même démarche - une réflexion à l'échelle de la ville à une réflexion à l'échelle du corps. À cet égard, le détour par le partage de situations de handicap apparaîtra comme une des voies possibles de cette articulation.

L'aseptisation des ambiances piétonnes au XXIe siècle[3]

Si le XIXe siècle fut celui du chaos et de la fragmentation des impressions, le XXIe siècle s'impose davantage comme celui d'un amoindrissement de « la vie nerveuse » qui, sans parler d'atrophie sensorielle, conduit à un lissage des impressions. En effet, après l'ère du développement industriel, le XXIe siècle – largement enchâssé dans les nouvelles préoccupations environnementales et la recherche d'une accessibilité généralisée - se pacifie.

C'est ainsi qu'après des années d'hégémonie de la voiture, un certain nombre de grandes métropoles fait, en Europe et ailleurs, le choix des modes de transport dits doux. Outre un retour quasi généralisé au tramway électrique (Paris, Lyon, Lausanne, Montréal, Istanbul, Hong-Kong…), on assiste au développement d'actions concrètes en faveur de la pratique du vélo et de la marche à pied en ville : implantation de systèmes de location de vélos en libre-service, création de « zones de rencontre »[4], mise en place de « pédibus » aux abords des écoles… Cette volonté affichée d'un apaisement de la mobilité urbaine se traduit, concrètement, par une transformation radicale des conditions même de circulation en ville. Ainsi, nombreuses sont les municipalités qui élargissent le périmètre de leurs espaces piétons, « étanchéifient » les flux de déplacement dans des couloirs de circulation, implantent des mobiliers urbains ou des revêtements de sol plus sécurisants, travaillent la lisibilité de leur signalétique… . L'accroissement de la place de la nature dans les grandes

[3] Cette question est au cœur d'un projet de recherche financé par le CNRS, dans le cadre du Programme de Recherche Interdisciplinaires Ville et Environnement : *L'aseptisation des ambiances piétonnes au XXIe siècle. Entre plasticité et passivité des corps en marche.* Direction scientifique : Rachel Thomas (CRESSON). Collaboration : Laboratorio urbano - Faculté d'Architecture de Salvador de Bahia (Brésil) ; Centre Léa Roback - Université de Montréal (Canada).

[4] La zone de rencontre est un outil qui, comme la « zone 30 » et l'aire piétonne, vise un apaisement de la circulation dans les agglomérations. Ce nouvel espace de circulation induit un système de priorité aux piétons (qui n'ont pas obligation de circuler sur le trottoir) et limite la vitesse des véhicules à 20km/h. En France, la « zone de rencontre » est régit par un décret du 30 juillet 2008.

métropoles urbaines répond à la même logique et aux mêmes préoccupations. Au nom d'une meilleure «durabilité», la grande ville et ses espaces piétons se «végétalisent». Rares sont ainsi les métropoles où l'arrivée du tramway ne s'accompagne pas de l'implantation de «coulées vertes» et où la refonte d'un centre-ville piéton ne se fait pas sans un «plan de fleurissement», censé embellir le cadre de vie et apaiser les tensions de la vie urbaine.

Etanchéification » des flux

« Sur-signalisation »

Végétalisation

Une troisième évolution, plus implicite et plus récente aussi, participe de ce *décorum* urbain (Jeudi et Berenstein-Jacques, 2006). Elle est liée, en France et en Europe notamment, à l'évolution de la réflexion et de la législation sur l'accessibilité de la ville. Après avoir été longtemps articulée autour de la problématique du handicap des personnes et d'une logique de la palliation des déficiences, la réflexion sur l'accessibilité de l'espace public s'organise actuellement autour de trois idées : le gommage des situations de handicaps, la continuité de la chaîne de déplacement, l'autonomie de la mobilité pour tous (Thomas, 2005). Autrefois érigés en simples idéaux, ces principes s'institutionnalisent désormais à travers une série de textes réglementaires[5] qui, outre quelques préconisations, édictent des normes d'aménagement strictes. Ainsi, et pour exemple, l'accroissement des contrastes, le renforcement de la signalisation visuelle et sonore, l'abaissement des niveaux de pente, l'élimination des ressauts et des dévers, l'unité et la continuité de l'espace public… deviennent aujourd'hui des principes imposés d'aménagement de la ville piétonne.

Un marquage podo-tactile au sol renforcé

[5] En France, ces principes sont au fondement de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 dite «loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées».

Glisse urbaine et soubresauts : les nouvelles mobilisations des corps en marche

Or, ce nouveau cadre aménagé n'est pas sans incidence sur la nature même de l'expérience piétonne : plus encore, il affecte directement les cadres sensibles (Simmel, 1981) et les mobilisations corporelles quotidiennes. Ce triple mouvement d'*aplanissement,* d'*esthétisation* et d'*aseptisation* des espaces piétons produit, en effet, de nouvelles visibilités, de nouvelles sonorités, de nouvelles tactilités… qui, toutes, tendent vers une neutralisation de la vie urbaine (Sennett, 2002 ; Paquot, 2006) et un affaiblissement des possibilités d'ancrage corporel (Thomas, 2007, 2008).

Les modalités tactile et olfactive – peu abordées par la problématique des ambiances[6] - sont probablement, au XXe et au XXIe siècle, les plus touchées. L'aplanissement et le lissage des surfaces de la ville, comme la primauté accordée aux flux plutôt qu'à l'ancrage des corps[7], favorisent une autre mise en jeu de la perception haptique et proprioceptive. L'observation des manières de marcher du citadin rend visible cette évolution, en même temps qu'elle témoigne de l'ambivalence de la vie sensible contemporaine. Dans ces nouvelles configurations aseptisées, une forme d'apesanteur des corps, de fluidité des mouvements, de liquidité des croisements, d'élasticité des équilibres… se donnent à voir. Compartimenté dans des ambiances de plus en plus ouatées, où aucune aspérité ne vient accrocher le pied - mais où aucune « prise » ne vient offrir un point de stabilité - le piéton glisse plus qu'il ne marche (Thomas, 2007). Son buste semble alors précipité dans un mouvement vers l'avant, comme pénétrant l'air. Ses jambes, souvent en retraits, demeurent à l'oblique, donnant à voir un raidissement de la posture. Ses pieds, légers et rapides, frôlent le sol plus qu'ils ne le foulent, laissant parfois entrevoir le risque d'un déséquilibre, rapidement contrôlé. Les bras, ballants le long du corps, effectuent un mouvement régulier de balancement, accompagnant, en cadence, l'envolée des pas. Mais ailleurs, et paradoxalement, le monde urbain contemporain crée aussi les conditions de la trépidation, de l'accroc, du soubresaut. Valorisant la mobilité plutôt que la sédentarité, le mouvement plutôt que la stabilité, mais aussi la durabilité au consumérisme, notre siècle provoque, en effet, le retour des « écolo-nomades urbains » et de leur panoplie : cabas à roulette, valises à roulette, vélos-suiveurs ou triporteurs et, pour les plus âgés, dont le nombre ne cesse de croître, déambulateurs, cannes et autre appareillage orthopédique… . C'est ainsi qu'aujourd'hui, le piéton glisse mais également pousse, tire, soulève, accroche, décroche, dépose… heurtant parfois les murs, télescopant autrui, raclant semelles ou roulettes sur le bitume, saccadant toujours son pas.

---

[6] Bien que Simmel ait apporté quelques éléments d'analyses fragmentaires sur l'odorat, ces deux modalités sont aussi celles pour lesquelles nous disposons le moins de méthodes d'observations, d'analyses et d'outils de description. Le travail entamé depuis peu avec le Laboratorio Urbano de la Faculté d'Architecture de Salvador de Bahia et le Centre Léa Roback de l'Université de Montréal, dans le cadre du programme PIRVE du CNRS, cherche précisément à répondre à ce déficit. Concernant précisément la modalité tactile, cette recherche tire parti des travaux de Marc Crunelle : Crunelle, M. (1987). *Exploration de la fonction tactile en architecture.* Thèse de doctorat en Psychologie de l'espace, Université Louis Pasteur, Strasbourg, France.

[7] Un des exemples les plus probants de cette logique du flux à l'œuvre dans la pensée aménagiste contemporaine est bien la *quasi* disparition des bancs publics en centre-ville ou, pire encore, l'évolution de leur « design » vers un mobilier où toute possibilité de long séjour devient impossible.

Rouler, pousser, tirer, glisser… : de nouvelles manières de bouger en ville ?

L'exigence *quasi* hygiéniste de la neutralisation des odeurs dans les espaces publics – ou à l'opposé l'impératif marketing de la « signature olfactive » des lieux – bouleversent davantage les manières d' « être-ensemble » en public. En lissant les ambiances olfactives données à sentir au piéton, ces principes conduisent à une fadeur généralisée de son cadre de vie et à une atonie de sa perception olfactive (Balez, 2001). Un tel constat donne du crédit à la thèse de Simmel sur « l'émoussement des sensibilités » au cours des siècles, de la modernisation des sociétés et surtout du raffinement des cultures urbaines. Mais il rend aussi manifeste la tendance actuelle à l'isolement des individus et à l'hyperesthésie des sociabilités urbaines. Car rappelons-le, bien qu'elle ait figuré au plus bas de la hiérarchie des sens, la modalité olfactive, en colorant les affects et la relation sensible au monde, participe au premier plan de la vie sociale urbaine. De fait, anesthésier ce registre fondamental de l'expérience sensible, c'est à la fois rendre le quotidien insipide et probablement accroître la réactivité du public : « en général, une culture avancée émousse l'acuité des sens à distance. Non seulement, nous devenons myopes, mais le champ de la sensibilité en général se rétrécit. Par contre, en se bornant à des distances plus rapprochées, notre sensibilité s'intensifie. Or, l'odorat est avant tout organisé de façon à devoir agir de plus près que l'ouïe ou la vue, et si nous ne pouvons pas nous en servir (…), notre réaction (…) est d'autant plus violente » (Simmel, 1981, p.236).

Cette évolution des pratiques aménagistes bouleverse également les registres visuels et sonores de l'expérience urbaine. La refonte de la ville piétonne s'accompagne, en effet, d'une transformation des signalétiques. Outre la multiplicité des pictogrammes au sol et sur potelet – différenciant les modes de transport entre eux - la couleur fait son apparition en ville : du vert au sol pour signifier les couloirs réservés aux vélos, des nuances de gris pour valoriser de nouvelles dalles urbaines, du jaune-marron pour signaler les parcours piétons, du bleu pour indiquer les zones accessibles… Or, si cet ajout d'information apaise la « vie mobile » en spécifiant, une fois encore, des zones de déplacement «mono-modale », il sollicite aussi de nouvelles mimiques et de nouveaux modes d'attention visuelle : clignements des yeux, hochements de la tête, dodelinements répétés, hébètements… . Les procédures d'accompagnement sonore de la marche en ville procèdent de la même logique. Rendues obsolètes à l'époque de la lutte contre le bruit, les alertes sonores réapparaissent timidement en France et en Europe : la qualité sonore de la cloche du tram est ainsi travaillée pour mieux véhiculer l'identité de chaque ville et tramer le déplacement du piéton ; de nouveaux feux sonores font leur apparition pour sécuriser les traversées piétonnes et rompre l'angoisse du marcheur. Or, si ces emblèmes de la métropole ont, au XIXe siècle, participé activement aux chocs perceptifs décrits par Simmel,

ils semblent, aujourd'hui, contribuer davantage à un « brouillage » des impressions et à une torpeur de la vie sensible. Accompagné, sécurisé, cloisonné, le piéton, se rend alors peut-être étanche à l'ambiance urbaine.

Le partage des situations de handicap : une voie de travail sur le corps

Cet ensemble de description relève de diverses démarches méthodologiques. La première, débutée il y a dix ans dans le cadre d'une réflexion sur l'accessibilité de la ville, prenait appui sur le principe de l'observation et de la description des modalités d'expression des corps en marche (Thomas, 2004). Précisément, nos corpus d'enregistrement vidéo étaient étudiés à partir d'une grille d'analyse « d'indices comportementaux » censée rendre compte de la manière dont certaines ambiances affectent la motricité du citadin. Étaient ainsi décrites les trajectoires et les vitesses de déplacements, les types d'actions et la gestuelle du piéton, ses manières de bouger sa tête, ses yeux, ses pieds, son buste. Ces observations, croisées avec l'analyse de commentaires de parcours urbains, permettaient d'identifier des « figures de l'accessibilité » qui, toutes, rendaient explicites « l'efficace » des ambiances urbaines. D'autres travaux, menés plus récemment, ont davantage reconduit les principes méthodologiques chers à Simmel : l'immersion longue au sein des terrains d'enquête[8] ; l'observation répétée et « en marche » des pratiques piétonnes (Thibaud *et alii*, 2008). Mais outre une faiblesse du vocabulaire descriptif, ces démarches présentent un certain nombre de limites. La première est qu'elles « chosifient » le corps : abordé de front (il est la principale donnée observable) puis découpé en unités discrètes dans l'analyse (les membres inférieurs ou supérieurs, la tête, les pieds, le buste) le corps perd de sa substance (Laplantine, 2006). Sa plasticité, la manière dont il s'ajuste à la présence d'autrui, à l'émergence d'un signal dans la dynamique d'un parcours, à l'unité d'une ambiance … échappe à l'analyse. De la même façon, ces démarches n'offrent qu'une analyse partielle de la vie sensible urbaine : en ne s'attachant à décrire que ce qui est visible ou entendable du corps, elles gomment par exemple le jeu des modalités tactile et olfactive dans l'expérience urbaine. Enfin, ces démarches ne permettent pas d'aborder la dimension affective de cette expérience : si les sursauts du corps, les mouvements de recul, les coups d'oeils répétés… sont interprétés comme des signes expressifs du désarroi, de la peur ou de l'allégresse, rien n'est réellement saisit du ressenti du piéton.

De telles limites nous ont conduit récemment à inventer de nouveaux protocoles méthodologiques qui, tous, s'articulent autour d'une même idée : *le partage de situations handicapantes.* Ce type de démarche s'appuie sur un double parti pris. Le premier est d'affirmer le caractère heuristique de ces situations : parce qu'elles mettent en exergue les « techniques du corps » en marche, les modalités sensibles sur lesquelles ces techniques prennent appui et surtout les sentiments qui les accompagnent, ces situations de handicap rendent intelligible la manière dont s'élaborent des manières de bouger et d'éprouver les ambiances urbaines. Parce qu'elles ancrent le piéton dans la matière sensible de la ville, ces situations de handicap permettent, en outre, de travailler les modalités tactiles et olfactives. Le second parti pris de cette démarche est d'éviter l'écueil de la « chosification » du corps en en faisant autant un objet d'étude qu'un outil d'expérimentation. De ce point de vue, impliquer le corps du chercheur dans les méthodologies d'enquêtes - en le mettant parfois à mal, en le déstabilisant, en l'éprouvant - constitue une voie possible d'expression de cet

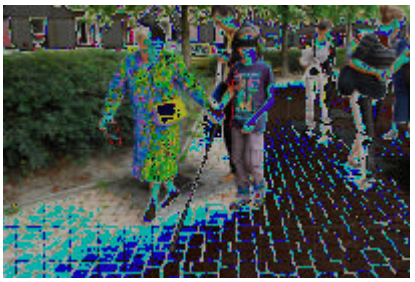
[8] Une réflexion sur les pratiques référentes d'accessibilité dans les transports publics européens nous a effectivement conduit à mettre en place un protocole d'enquête ethnographique, conçu autour de l'immersion longue et répétée dans les infrastructures des métros et tramways tchecs, grecs et danois. À ce sujet, lire : Thomas R. (sous la dir. de), Léothaud I., Rémy N. (2007). *L'accessibilité des réseaux de transport en commun en Europe. État des lieux des pratiques de référence*. Prédit 3, Cresson, Rapport de recherche n°68, octobre, 156 p.

arrière-plan corporel, souvent tu et pourtant à l'œuvre dans le façonnage de la vie sensible urbaine.

Différents protocoles d'enquête ont été testés à Grenoble, sur 6 quartiers de la ville[9]. Le choix de ces quartiers a été motivé d'une part par l'hétérogénéité du bâti, des populations et des ambiances auxquelles ils donnaient accès, d'autre part par la volonté de travailler à l'échelle de la ville. De ce point de vue, la répétition d'un même protocole d'enquête dans différents quartiers permettait de composer une photographie assez complète de son ambiance urbaine. Trois protocoles ont été mis en œuvre et expérimentés par des groupes de 15 à 20 personnes[10]. Le premier protocole consistait à parcourir ces 6 quartiers en situation de cécité complète ou de malvoyance. La situation de cécité était induite par le port d'un bandeau noir occultant sur les yeux. La situation de malvoyance était expérimentée à l'aide de lunettes de simulation reproduisant des pathologies fréquentes : la vision tubulaire (caractérisée par une vision en forme de « trou de serrure »), la perte de la vision centrale et des reliefs, la cécité du 1er degré (restreignant la vision à celle des contrastes jour/nuit), la cécité du 2nd degré (restreignant la vision à celle des masses, des couleurs et des contrastes). Un second protocole consistait à marcher, au sein des 6 quartiers, en situation de handicap moteur. Deux groupes étaient différenciés. Dans le premier, les personnes effectuaient leurs parcours dans des fauteuils roulants manuels. Dans le second, les personnes étaient équipées de lests de jambes, imitant les difficultés des personnes âgées ou souffrant de maladies veineuses invalidantes. Enfin, un troisième protocole mettaient les personnes en situation de handicap auditif. Dans ce cas, les enquêtés étaient équipés d'un baladeur audio-numérique et de casques d'écoute. Ceux-ci diffusaient une bande sonore destinée à gêner l'écoute des sons urbains et à provoquer une sensation de désorientation.

Bandeau occultant
Fauteuil roulant manuel

Lunettes de simulation
de la malvoyance



Bandeau et casque occultants
Lests de jambes

Pour chacun de ces protocoles, il était demandé aux personnes de prêter attention à leurs gestes, à la manière dont leur corps était mobilisé par leurs actions, la présence d'autrui et/ou les ambiances urbaines. Chaque groupe de parcourant était filmé par deux enquêteurs, à l'aide de caméras numériques. Le premier, immergé au sein du groupe, filmait les interactions verbales et corporelles entre participants. Le second, situé à l'extérieur du groupe, filmait en plan large son mode d'occupation dans l'espace. À l'issue de chaque parcours, les participants étaient invités à échanger et à partager leurs impressions au cours d'une séance de «retour d'expérience». Plus que la situation de handicap elle-même, il

[9] Ces différents protocoles ont été élaborés et testés dans deux cadres d'actions différents : la mise en place de parcours de sensibilisation à l'accessibilité lors du « mois de l'accessibilité », organisé par la ville de Grenoble en septembre 2009 ; la prise en charge d'un module d'enseignement « handicaps, usages, ambiances : regards croisés sur la ville accessible » au sein du master « Urbanisme et projet urbain » de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble.

[10] Ces groupes étaient composés de personnes valides de tout âge et de personnes à mobilité réduite.

s'agissait de verbaliser ce que l'ambiance « fait à mon corps », en quoi et comment elle brouille mes impressions, quelles « techniques » elles requièrent de ma part.

Conclusion

La récence de ce type de démarche méthodologique ne permet pas aujourd'hui d'apporter des éléments d'analyse réfléchis à cette thèse de l'aseptisation des ambiances piétonnes et de la passivité des corps en marche. Néanmoins, il offre quelques pistes de réflexion intéressantes pour la problématique des ambiances urbaines en partage et la compréhension de son arrière-plan corporel. La principale renvoie à la nécessité de procéder par métaphore. Si la question du corps oriente largement la réflexion sur les ambiances urbaines en partage, elle se doit également de figurer au centre des démarches empiriques mises en œuvre. Notre proposition, à ce sujet, tient en 3 points qui sont autant de postures à faire valoir.

La première de ces postures consiste à FAIRE CORPS avec les ambiances urbaines. Plus que l'observation des corps pour elle-même, plus que la description des procédures de « mise en marche » des corps dans l'espace public urbain ou de communication des corps entre eux, la question du partage des ambiances urbaines renvoie à la saisie de l'épaisseur de l'expérience corporelle quotidienne. Précisément, il s'agit de comprendre comment l'ambiance urbaine s'incarne dans les corps, comment elle prend forme dans ces corps, de quelle manière elle les mobilise, en quoi et comment elle fabrique finalement d'autres corps. Or un tel questionnement est indissociable, de notre point de vue, d'une démarche à la fois immersive et participative. Comme Simmel en son temps, et plus tard Benjamin ou Kracauer, nous faisons alors le choix d'arpenter la ville, de se laisser « embarquer » par ses signaux, de frotter notre corps à ses aspérités… pour mieux en saisir l'ambiance, pour mieux en ressentir et en décrire les effets.

Mais plus encore, nous défendons l'idée d'une expérimentation nécessaire, à même le corps, de ces ambiances urbaines. Il s'agit alors non seulement de FAIRE CORPS avec elles mais aussi de PRENDRE CORPS dans ces ambiances. De ce point de vue, la mise en place de protocoles méthodologiques au sein desquels le corps est éprouvé - voire déstabilisé, déséquilibré, atrophié - devient, par l'exaltation des impressions et l'exagération des gestes, une voie possible d'observabilité de la vie sensible urbaine.

Enfin, l'intérêt porté à l'arrière-plan corporel des ambiances urbaines appelle, plus qu'une autre lecture des manières de « vivre-ensemble » la ville, une autre écriture de ses particularités. À ce propos, et il s'agit de la troisième posture que nous souhaitons défendre, un tel travail nécessite de DONNER CORPS à l'épaisseur de la vie sensible urbaine. Autrement dit, plus qu'un modèle abstrait d'évolution de la vie urbaine qui s'attache seulement à décrire la subjectivité des individus, il s'agit désormais de rendre compte de sa dimension charnelle (Thomas, 2007). De ce point de vue, le détour par l'expression artistique ou l'expression filmique constituent probablement des voies à explorer.

Bibliographie sommaire

Balez, Suzel (2001). *Les ambiances olfactives dans l'environnement construit.* Thèse de Doctorat en sciences pour l'ingénieur, Filière doctorale Ambiances Architecturales et Urbaines : Université de Nantes, Ecole polytechnique, Laboratoire Cresson.

Choay, F. (2004). *Espacements. L'évolution de l'espace urbain en France.* Paris, Ed. Skira.

Crunelle, M. (1987). *Exploration de la fonction tactile en architecture.* Thèse de doctorat en Psychologie de l'espace, Université Louis Pasteur, Strasbourg, France.

Füzesséry, S. et Simay, Ph. (sous la dir.de)(2008). *Le choc des métropoles. Simmel, Kracauer, Benjamin.* Paris, Ed. de l'éclat.

Jeudy, H.P et Berenstein-Jacques, P. (sous la dir.de)(2006). *Corps et décors urbains*. Paris, Ed. l'Harmattan.

Laplantine, F. (2006). *Le social et le sensible. Introduction à une anthropologie modale.* Paris, Ed. Tétraèdre.

Paquot, T. (2006). *La saveur du monde. Une anthropologie des sens*. Paris, Ed. métaillé.

Sennet, R. (2002). *La chair et la pierre. Le corps et la ville dans la civilisation occidentale.* Paris, Ed. de la passion.

Simmel, G. (1981). Essai sur la sociologie des sens in *Sociologie et épistémologie.* Paris, PUF.

Simmel, G. (1998). *Rome, Florence, Venise*. Paris, Ed. Allia.

Simmel, G. (2004). Les grandes villes et la vie de l'esprit in *Philosophie de la modernité*. Paris, Ed. Payot, pp.169-200.

Thibaud Jean-Paul (sous la dir. de), Bonnet Aurore, Leroux Martine, Thomas Rachel (2007). «Les compositions de la marche en ville », Contribution de l'équipe Cresson au rapport de recherche final? Winkin Yves et Lavadinho Sonia (éds.), *Des villes qui marchent, tendances durables en urbanisme, mobilité et santé*, Projet ANR SEST 05 019, Rapport final, Université de Lyon, ENS-LSH,?113 p.

Thomas, R. (sous la dir.de)(à paraître fev. 2010). *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines.* Paris, Ed. des archives contemporaines.

Thomas Rachel (à paraître). La ville charnelle. *Colloque international Ecologie, Esthétique et Espaces Publics* : *mobilisation environnementale, le recadrage de l'expérience esthétique* (sous la direction de Nathalie Blanc et Jacques Lolive), Paris, ENGREF, 9-11 mai 2007. (colloque international)

Thomas, Rachel (2008). Architectural and urban atmospheres. Triggers for walking in town. *COST 358 Pedestrians' Quality Needs*, Lisbonne, Portugal, 13 novembre 2008. (conférence internationale)

Thomas Rachel (sous la dir. de), Léothaud Isabelle, Rémy Nicolas (2007). *L'accessibilité des réseaux de transport en commun en Europe. Etat des lieux des pratiques de référence*. Prédit 3, Cresson, Rapport de recherche n°68, octobre, 156 p.

Thomas, R. (2005). *Les trajectoires de l'accessibilité.* Grenoble, A la Croisée, collection Ambiances, Ambiance, 183 p.

Thomas, Rachel (2004). Le piéton dans l'espace public. Figures de l'accessibilité. In Amphoux Pascal, Thibaud Jean-Paul et Chelkoff Grégoire (Ed). *Ambiances en débat*. Grenoble: A la Croisée, pp.162-169

Zardini, M. (sous la dir.de)(2005). *Sensations urbaines. Une approche différente à l'urbanisme.* Montréal : CCA, Baden : Lars Müller Publisher.