



HAL
open science

Le piéton dans l'espace public

Rachel Thomas

► **To cite this version:**

Rachel Thomas. Le piéton dans l'espace public. Ambiances en débats, A la Croisée, pp.162-169, 2004.
halshs-00596826v1

HAL Id: halshs-00596826

<https://shs.hal.science/halshs-00596826v1>

Submitted on 6 Jun 2011 (v1), last revised 13 Oct 2023 (v2)

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.

Le piéton dans l'espace public

Figures de l'accessibilité

Rachel Thomas

Cet article aborde les notions de déplacement et d'accessibilité à travers la thématique des ambiances architecturales et urbaines. Il révèle l'existence de modes d'accès pluriels à la ville et montre comment ceux-ci, entre perception et mobilité, engagent l'environnement sensible de l'espace public urbain, l'activité perceptive, expressive et motrice du passant, ainsi que la sociabilité publique.

Cette dimension sensible du rapport à l'espace n'a pas toujours été pensée par les sciences sociales, et notamment la sociologie. Nous n'évoquerons en introduction que deux branches des sciences humaines et sociales qui ont accordé un intérêt particulier aux formes sensibles de l'action en public : l'écologie de la perception et la sociologie de l'action.

Informier le piéton et cadrer le déplacement

Schématiquement, on peut considérer que les écologistes de la perception réduisent la mobilité à un *processus physique de déplacement* : se mouvoir dans l'espace, selon eux, c'est effectuer un trajet de A vers B. Durant ce trajet, l'environnement sensible apparaît comme un instrument d'information ambivalent¹ : lorsqu'un phénomène est accessible à un instant t, il permet au piéton de déchiffrer l'espace, de s'orienter et de changer d'emplacement ; lorsqu'il n'est pas mobilisable par le piéton, ou lorsqu'il ne peut servir l'action en cours, "l'environnement sensible" devient alors un obstacle, ou plus précisément une « ressource manquante » ; il entrave le déplacement dans la mesure où il ne permet pas sa continuité. Dans les deux cas, l'accessibilité est *prédéfinie* par les données sensibles de l'environnement : en forçant le trait, c'est elle qui détermine l'activité perceptive.

De leur côté, les sociologues de l'action² font évoluer la définition de la mobilité urbaine en abordant la perception dans sa dimension sociale. De leur point de vue, tout déplacement constitue une *forme d'urbanité*³ : des anonymes se cô-

¹ SANCHEZ, J. et VELCHE, D. *Vécus et usages de la gare de Lyon par des personnes handicapées*, CTNERHI, Paris, 1996, pp. 9-65 ; E. LEVY, "L'accessibilité à l'épreuve", in *Gare du Nord : mode d'emploi*, sous la direction de I. Joseph, Plan Urbain – RATP – SNCF, Editions Recherches, Paris, n°96, 1994, pp. 181-240. Ces travaux renouvellent le questionnement de J.J. Gibson sur la notion d'"*affordance for action*" en l'appliquant à l'étude du déplacement des piétons au sein d'espaces multimodaux tels que les gares.

² Nous regroupons sous ce terme générique les courants de la sociologie interactionniste, de l'ethnométhodologie et de l'action située.

³ Cf. G. AMAR, "Pour une écologie urbaine des transports", in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59/60, 1993, pp. 140-151 ; M. RELIEU, "La place de l'analyse des modes de locomotion et d'orientation dans la revendication d'accessibilité", in *Mobilités réduites* :

toient en public et coopèrent ensemble au maintien d'un certain ordre public⁴. Les ressources mobilisées sont de nature comportementale et perceptive : des procédures d'ajustement corporel et visuel permettent d'éviter les collisions, de réguler le trafic piéton et d'organiser "l'inattention civile". Dans cette perspective, l'accessibilité à l'espace public urbain est *accomplie* et non prédéfinie : elle résulte d'une organisation perceptive et sociale de l'espace. Celle-ci s'appuie sur les caractéristiques environnementales du déplacement et permet "le cadrage" des activités humaines. L'accès à l'espace paraît donc convoquer trois processus : l'ouverture physique des lieux aux pratiques urbaines, la régulation du trafic piéton et l'organisation des manières d'être-ensemble. Mais à chaque fois, ces processus semblent solliciter de manière privilégiée la modalité visuelle⁵.

Configurer l'environnement sensible

En articulant les apports des travaux précédents à ceux de la recherche sur les ambiances architecturales et urbaines, notre analyse⁶ nous permet de défendre un point de vue différent : l'accessibilité à l'espace public urbain consiste, selon nous, à configurer l'environnement sensible du déplacement au niveau perceptif, expressif et spatio-temporel. Elle ne peut plus être seulement conçue ni comme une propriété prédéfinie de l'environnement, ni comme une forme d'urbanité accomplie socialement par des piétons anonymes. En effet, nous repartons de l'hypothèse que le seul fait de fréquenter un lieu engage à la fois le sujet percevant, autrui, et les qualités physiques ou sensibles de l'espace⁷. Or cette accessibilité, tant motrice que sociale, sollicite à la fois l'activité perceptive du passant et sa capacité d'expression. Elle est autant mise en forme de l'environnement qu'expression motrice d'une affectivité.

Du point de vue perceptif, la première phase de notre étude montre en quoi l'accès à l'espace participe d'une *activité de configuration* pour le piéton : en fonction du contexte spatio-temporel dans lequel il évolue et de l'action qui est la sienne, il va successivement sélectionner, puis structurer, et enfin s'approprier les ressources que lui offre l'environnement. Ce processus de configuration lui permet à terme de s'orienter dans l'espace, d'anticiper l'action d'autrui et de réaliser chacune des séquences de son déplacement. Le travail de "mise en forme sensible" de l'espace public qui en résulte est permis par le seul fait de se mouvoir ; il sollicite simultanément la perception du passant et le cadre environnemental dans lequel il agit. Enfin, cette activité configurante engage tous les sens : chacune des modalités sensibles "agit" à sa manière le mouvement, l'espace et le temps⁸. Ainsi, notre étude montre-t-elle non seulement en quoi la modalité visuelle devient opératoire dans

les épreuves de l'accessibilité, 1996, pp. 143-160 ; I. JOSEPH, "Les compétences de rassemblement : une ethnographie des lieux publics", in *Enquête*, n°4, 1996, pp. 107-122.

⁴ A ce sujet, lire E. GOFFMAN, *Les rites d'interaction*, traduit de l'anglais par A. Kihm, Minuit, Paris, 1974 ; E. GOFFMAN, *La mise en scène de la vie quotidienne : 2. Les relations en public*, Minuit, Paris, 1973 ; E. GOFFMAN, *Behavior in public places, Notes on the social organisation of gatherings*, The Free Press, New York, 1963. Cet auteur est un des premiers à mettre à jour les règles régissant les conduites publiques.

⁵ Peu de travaux s'intéressent actuellement au rôle des autres modalités sensibles dans l'instrumentation du rapport à l'espace.

⁶ R. THOMAS, *Ambiances publiques, mobilité, sociabilité. Approche interdisciplinaire de l'accessibilité piétonnière des villes*, thèse de doctorat sous la direction de J.-F. Augoyard et J.-P. Thibaud, Sciences pour l'ingénieur option architecture, Ecole Polytechnique de l'Université de Nantes, Laboratoire CRESSON, 2000

⁷ G. CHELKOFF, et J.-P. THIBAUD, *Ambiances sous la ville. Une approche écologique des espaces publics souterrains*, CRESSON, Grenoble, 1996.

⁸ J.-F. AUGOYARD, "Éléments pour une théorie des ambiances architecturales et urbaines", *op. cit.*

l'appréhension des distances et de la spatialité, mais également quel rôle la modalité sonore joue dans la détermination des trajectoires et des allures de déplacement.

Ce premier résultat rend donc compte simultanément des cadres sensibles de l'accessibilité urbaine et de la dimension pratique de l'activité perceptive. Dans le même temps, il permet de revenir sur les définitions précédentes de la notion de mobilité. Moins qu'un mécanisme physique et/ou qu'une simple forme d'urbanité, la mobilité urbaine constitue, du point de vue de la problématique des ambiances, une manière de mettre le passant "en prise" avec l'espace public. Elle désigne un *procédé d'ancrage* du piéton dans l'environnement. En actualisant divers modes d'attention, elle met en tension les compétences socio-perceptives du citadin et les ressources sensibles de l'espace public. Dans ce registre d'analyse, la notion d'attention ne définit pas seulement la capacité de l'homme à concentrer son esprit sur un fait ou un objet particulier. Elle désigne plus largement une manière d'être, de se situer et de participer au monde, qui engage autant les sens que le corps du passant : « L'acte d'attention ne crée donc rien (...) c'est un miracle naturel (...) qui fait jaillir justement les perceptions »⁹.

Une telle conception relativise l'idée du parcours urbain : succession de lieux physiques aux qualités déterminées pour certains, il devient une suite plus ou moins stable d'"environnements sensibles" fragmentaires. Ces derniers présentent la particularité d'être autant créés par le cadre bâti que par les pratiques urbaines et la présence d'autrui.

Affecter la motricité du passant

La seconde phase de notre analyse s'intéresse à l'activité expressive du passant. Elle révèle la complexité des modes d'accès à l'espace public urbain. Les théoriciens de l'écologie de la perception et les sociologues de l'action mettent à jour la dimension pratique de la perception : celle-ci renseigne le passant sur l'agencement des objets dans l'espace, révèle les propriétés sensibles de l'environnement et donne un cadre d'interprétation aux activités sociales. En ce sens, elle rend possible le déplacement. Nous adoptons une position similaire dans la première partie de notre analyse. Puis le détour par la notion d'ambiance architecturale et urbaine nous conduit à réintroduire la dimension pathique de la perception ordinaire en repartant de l'hypothèse suivante : il existe une dimension pré-réflexive du mouvement, qui est de l'ordre de l'affect et qui témoigne de la participation immédiate et sans jugement du piéton au monde. Elle engage le corps et la capacité d'expression du passant. Nous dirons qu'elle *affecte* la motricité.

Comment alors identifier ces modalités d'expression du corps ? Par le repérage, l'observation et l'analyse de divers "indices comportementaux" qui révèlent ce rapport au milieu ambiant public. Dans une analyse microsociologique des conduites publiques, ces indices constituent des critères de description du rapport de co-détermination supposé entre les actions ordinaires du passant et l'environnement dans lequel elles s'actualisent. Chacun de ces indices comportementaux renvoie ainsi à un élément particulier de l'accès à l'espace et décrit successivement :

- les pratiques sociales du passant, c'est-à-dire sa manière d'investir l'espace et de s'y positionner, en fonction de la présence ou de l'absence d'autrui : attitudes piétonnières de séjour, de courses marchandes, de rencontres... ;
- son allure de déplacement et plus précisément sa trajectoire dans l'espace (celle-ci est-elle linéaire ou pas ?), sa vitesse (semble-il accélérer, se presser ou au contraire ralentir ?), le type d'"action motrice" (le piéton est-il en train de courir, de marcher, de piétiner ... ?), sa gestuelle (quels mouvements des membres supérieurs et inférieurs effectuent-ils ?) ;

⁹ M. MERLEAU-PONTY, *op. cit.*

- son mode d'orientation (visuel et kinesthésique) à l'environnement (nous prêtons particulièrement attention aux mouvements des yeux, de la tête, du buste) et ses actions sonores, telles qu'elles mettent en jeu la parole et/ou le corps.

Le croisement de ces indices comportementaux et des modes d'attention des passants nous a permis d'identifier six conduites récurrentes d'accès à l'espace : agrément, festif, conflictuel, habituel, étrangeté et insécurité. Chacune est qualifiée en fonction du *mode d'action motrice* à laquelle elle renvoie, du *mode d'attention* privilégiée et du *type de milieu ambiant* au sein de laquelle elle apparaît le plus souvent.

Par exemple, la conduite dite "d'étrangeté" qualifie le paradoxe dans lequel le piéton se situe parfois lorsqu'il circule en public. Etre étranger, c'est se situer à la croisée des chemins, à la limite du dehors et du dedans, des mondes publics et privés. Sur le plan moteur, cette position charnière s'actualise dans l'acte de traverser. Traverser l'espace exige ainsi une maîtrise de la gestuelle, de la trajectoire et de la vitesse de déplacement : il s'agit de s'avancer au cœur de l'espace avec précaution, de manière linéaire et lentement. La rigidité des membres supérieurs (buste et nuque notamment) se donne à observer ; la marche s'effectue sans bruit et "sur la pointe des pieds". L'attention que requiert une telle conduite est qualifiée de "centrée" : le passant observe avec discrétion son environnement et ouït malgré lui la vie provenant de l'espace domestique. Son visage et son regard sont le plus souvent orientés vers l'horizon ou les façades alentours : il s'agit d'être attentif à ce qui se passe et d'anticiper les événements. Formulé autrement, il existe une dimension quasi exploratoire du regard et de l'écoute dans la conduite d'étrangeté. Elle permet au piéton de modeler son comportement en fonction des événements. Les milieux qualifiés "d'ambigus" accueillent et mobilisent couramment ce type de conduite. Etroits, non linéaires et d'une hauteur importante en façade, ces espaces éprouvent les modes d'observabilité visuelle : l'exposition au regard d'autrui est ainsi intermittente et dépendante de la position et de la trajectoire spatiales du passant. Poreux, ces espaces font s'interpénétrer des mondes sonores à la fois publics et privés. L'écoute devient alors le mode de perception dominant et remet en cause les strictes délimitations visuelles de l'espace construit.

Tableau récapitulatif des conduites d'accès au milieu ambiant

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

Chacune de ces conduites renvoie, selon les lieux et les moments, à une dimension plus ou moins pratique de la perception. Plus précisément, elles s'actualisent *in situ* selon des degrés de fonctionnalité ou d'émotion plus ou moins forts. Ainsi, les conduites "d'agrément" ou "festive" témoignent d'un rapport au monde non cognitif, où la dimension *pathique* domine. Le piéton, dans ce cas, est réceptif à ce qui se passe dans son milieu, mais il ne témoigne pas d'une volonté de connaissance : il reste simplement affecté par la situation. À l'inverse, les conduites "conflictuelle" et "habituelle" rendent compte d'un rapport au monde plutôt cognitif, de l'ordre du *gnosique*, où la dimension pratique demeure prégnante. Là, le passant réagit doublement aux modifications de son environnement. Il émet un jugement de valeur et adopte une attitude fonctionnelle qui va lui permettre d'ajuster sa conduite par rapport aux diverses sollicitations présentes. Enfin, les conduites "d'étrangeté" ou "d'insécurité" engagent des rapports plus problématiques au milieu ambiant public. Dans ce dernier cas, les *dimensions pratiques et affectives* se mêlent dans les rapports à la ville et à autrui : l'homme se sent à la fois en adéquation avec un environnement ouvert et fréquentable pour lui-même et en situation d'incongruité du fait de son action, de sa vitesse de déplacement, de sa trajectoire.

Enjeux théorique et opérationnel

Cette approche sensible de l'accessibilité urbaine présente deux intérêts.

D'un point de vue conceptuel, elle amorce quelques éléments de réponse au clivage classique fait par la sociologie urbaine entre mobilité et sociabilité publiques. Le détour par la notion de "configuration sensible" révèle comment l'accès à la ville participe d'une mise en forme contextualisée et temporalisée de l'environnement. Son analyse permet de distinguer les composantes perceptive et expressive du mouvement en milieu urbain. En ce sens, elle participe d'un rééquilibrage de la réflexion sur la notion de mobilité par celle de motricité : l'accessibilité à l'espace public urbain engage à la fois le contexte environnemental et le corps du piéton. Elle mobilise son acuité perceptive et ses compétences motrices, des modes d'attention autant que des gestuelles. Enfin, l'accent mis sur les conduites d'accès au milieu ambiant public ouvre le débat sur la nature des modes d'attention au monde : entre une conduite strictement fonctionnelle et une conduite strictement "émotionnelle", n'existe-t-il pas des hybrides ou du moins une gradation de "l'attentionnalité" ?

D'un point de vue opérationnel, cette pragmatique de l'environnement sensible conduit à une spécification du langage et de la conception même de l'accessibilité urbaine. La mise à jour de l'"efficace" ¹⁰ des ambiances architecturales et urbaines fait valoir leur rôle dans la détermination de situations problématiques en ville. En questionnant le rapport entre construit et sensible, cette analyse ne limite donc plus la réflexion sur l'accessibilité à une inadéquation entre des espaces aménagés et des pratiques : elle la complexifie en révélant le rôle de l'environnement sensible dans l'habilitation ou pas du processus de configuration. Dans cette perspective, l'idée même du handicap évolue également : plus qu'une déficience organique, il devient un révélateur des potentialités d'action de l'environnement (ou des entraves à l'action que celui-ci est susceptible de générer) – autant de connaissances et d'observations dont les concepteurs pourraient se servir pour repenser la question de l'accessibilité dans la pratique du projet.

¹⁰ J.-P. THIBAUD, "Mouvement et perception des ambiances souterraines" in *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°71, Paris, 1996, pp. 144-152.