HAL
open science

Décrire l'arrière-plan corporel de l'expérience urbaine

Rachel Thomas

To cite this version:

Rachel Thomas. Décrire l'arrière-plan corporel de l'expérience urbaine. Thibaud, Jean-Paul ; Duarte, Cristiane Rose. Ambiances urbaines en partage : pour une écologie sociale de la ville sensible, MetisPresses, pp.227-239, 2013, Vue d'ensemble essais, 978-2-940406-81-4. halshs-00869848v1

HAL Id: halshs-00869848

https://shs.hal.science/halshs-00869848v1

Submitted on 4 Oct 2013 (v1), last revised 7 Oct 2013 (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.

DECRIRE L'ARRIERE-PLAN CORPOREL DE L'EXPERIENCE URBAINE[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 à montrer l'importance de ses travaux pour la compréhension des modalités d'évolution des cadres sensibles d'une époque, peu mettent l'accent sur la description minutieuse qu'il propose de l'arrière-plan corporel à l'œuvre dans l'organisation de la vie urbaine. C'est pourtant précisément à partir de cette particularité de la philosophie simmelienne que nous aborderons la thématique des ambiances urbaines en partage. Qu'est-ce que les ambiances d'une ville font aux corps en marche dans l'espace public ? Qu'est-ce que ces corps de piétons nous disent des transformations des cadres sensibles du XXIe siècle ? Trois points ponctueront notre réflexion. Dans le premier, nous nous interrogerons sur les répercussions d'un « affadissement » progressif des ambiances piétonnes sur les manières de « vivre-ensemble » la ville. Dans le second point, nous nous interrogerons sur les méthodologies à mettre en œuvre pour décrire ces dynamiques sensibles à l'œuvre au quotidien. À cet égard, nous valoriserons une méthodologie particulière - *le partage de situations de handicap* – comme voie d'approche possible des processus à l'œuvre entre corps, mouvements et ambiances. Enfin, le troisième point – conclusif – proposera quelques jalons pour dépasser la perspective simmelienne et penser la dimension charnelle de l'expérience urbaine. À cet égard, trois temps de travail qui sont autant de manières de réfléchir à la difficile question du partage des ambiances urbaines seront esquissés : *faire corps* avec les ambiances urbaines, qui décline la problématique de l'éprouver ; *prendre corps* avec les ambiances urbaines, qui décline celle de l'incarner ; et enfin, *donner corps* aux ambiances urbaines, qui décline celle du traduire l'ambiance.

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

---

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 du XIXe siècle. Suite à l'évolution rapide des techniques de communication et d'aménagement, 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 sur les conditions de perception de la ville, sur la psychologie des habitants et sur leurs manières de partager l'espace public urbain. Soumis à des chocs perceptifs permanents et à une hyperstimulation visuelle, ceux-ci développent des attitudes particulières – la réserve, l'indifférence polie, le « blasement »… - qui modèlent en retour les ambiances urbaines du XIXe siècle.

Nombreux sont les lecteurs de l'œuvre de Simmel qui s'attachent à décrire l'importance de ses travaux pour la compréhension des modalités d'évolution des cadres sensibles d'une époque. Peu, cependant, mettent l'accent sur la description assez minutieuse qu'il propose de l'arrière-plan corporel à l'œuvre dans la vie sensible de l'époque. Pourtant, certains passages de ses écrits décrivent implicitement la vulnérabilité et la réification croissantes des corps à cette époque. Ainsi montre-t-il comment certaines esthétiques urbaines des villes du Sud façonnent le pas et les modalités de la rencontre en

[1] Cet article reprend une communication faite lors du colloque de Rio de Janeiro, organisé dans le cadre du Réseau International Ambiance(s), sur «les Ambiances urbaines en partage » et dont le titre initial était : *Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines.*

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 qu'il met en avant pour expliciter les bouleversements des pratiques piétonnes : « 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.35).

Cette perspective simmelienne, peu commentée, est intéressante à deux points de vue. D'une part, elle présente le corps comme le lieu au sein duquel s'exprime 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 partagée des variations du *sensorium urbain* (Zardini, 2005). D'autre part, 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 que nous aborderons la thématique des ambiances urbaines en partage. Qu'est-ce que les ambiances d'une ville font aux corps en marche dans l'espace public urbain ? Qu'est-ce que ces corps nous disent des transformations des cadres sensibles au XXIe siècle ? 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 « affadissement » des ambiances piétonnes interroge les modalités même de mobilisation collective des corps en marche. Il s'agira ensuite de s'interroger sur les méthodologies à mettre en œuvre pour rendre compte de ces dynamiques à l'œuvre. À cet égard, outre le partage de situations de handicap, les prémices d'une posture de recherche en 3 temps – *faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines* – seront présentées comme une des voies de compréhension de la dimension charnelle de l'expérience urbaine (Thomas, 2007).

L' « affadissement » des ambiances piétonnes au XXIe siècle[2]

Si le XIXe siècle fut celui de la fragmentation des impressions, le XXIe siècle semble s'imposer comme celui d'un amoindrissement de « la vie nerveuse ». En effet, après l'ère du développement industriel, le XXIe siècle – largement enchâssé dans les préoccupations environnementales et la recherche d'une accessibilité généralisée - se pacifie.

C'est ainsi qu'après des années d'hégémonie de la voiture, les modes de transport doux réapparaissent dans de nombreuses villes d'Europe. Outre un retour quasi généralisé au tramway électrique, on assiste aujourd'hui 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 »[3], mise en place de

[2] 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).

[3] La zone de rencontre vise un apaisement de la circulation dans les agglomérations. Ce nouvel espace de circulation induit un système de priorité aux piétons et limite la vitesse des véhicules à 20km/h. En France, la « zone de rencontre » est régit par un décret du 30 juillet 2008.

« pédibus » aux abords des écoles… Cette volonté affichée d'un apaisement de la mobilité urbaine s'accompagne d'une transformation des conditions même de circulation en ville. Nombreuses sont ainsi les municipalités qui élargissent le périmètre de leurs espaces piétons, « étanchéifient » les flux de déplacement, sécurisent les déplacements à l'aide de revêtement de sol ou de mobilier urbain adéquats, travaillent la lisibilité de leur signalétique… . Dans le même temps, et au nom du principe de « durabilité », la grande ville se « végétalise » : implantation de « coulées vertes » le long des lignes de tramway, institution de « plans de fleurissement » lors d'opérations de requalification… sont censés embellir le cadre de vie et apaiser les tensions de la vie urbaine,.

Etanchéification » des flux

« Sur-signalisation »

Végétalisation

Une troisième évolution, récente, participe de ce *décorum* urbain (Jeudi et Berenstein-Jacques, 2006). Elle est liée, en France notamment, à l'évolution de la réflexion et de la législation sur l'accessibilité de la ville. Autrefois érigés en simples idéaux, les principes de gommage des situations de handicap, de continuité de la chaîne de déplacement et d'autonomie s'institutionnalisent à travers des textes réglementaires stricts[4]. Or ceux-ci édictent des principes d'aménagement de la ville piétonne qui – aussi nécessaires soient-ils – conduisent à un lissage, à une homogénéisation et à une sur-signalisation de la ville.

Un lissage et un marquage podo-tactile renforcés

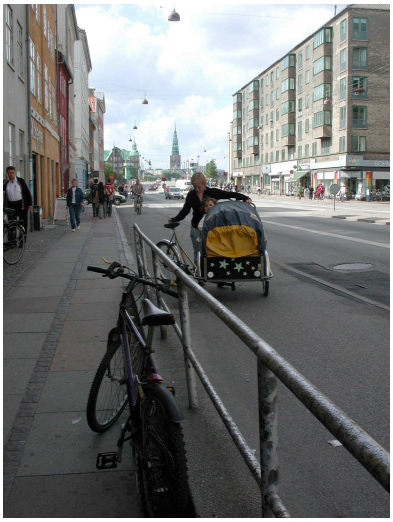
Les nouvelles mobilisations des corps en marche

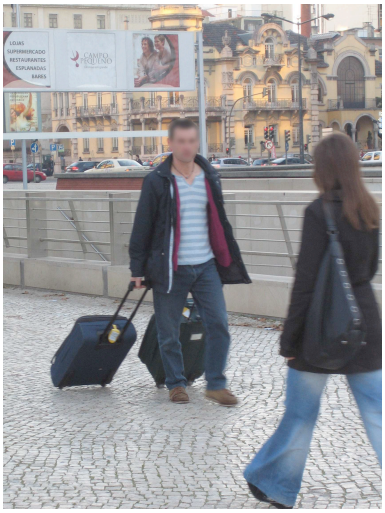
Or, ce nouveau cadre aménagé n'est sans doute pas sans incidence sur la nature même de l'expérience piétonne. Précisément, il produit de nouvelles visibilités, de nouvelles sonorités, de nouvelles tactilités… qui, parfois, conduisent à une neutralisation de la vie

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

urbaine (Sennett, 2002 ; Paquot, 2006) et à un affaiblissement des possibilités d'ancrage à la ville (Thomas, 2007, 2008).

Les modalités tactile et olfactive – peu abordées par la problématique des ambiances[5] - paraissent aujourd'hui 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[6], 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, une forme d'apesanteur des corps, de fluidité des mouvements, d'élasticité des équilibres… se donnent à voir. Compartimenté dans des ambiances 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). Ailleurs, et paradoxalement, le monde urbain crée aussi les conditions de la trépidation, de l'accroc, du soubresaut. Valorisant la durabilité, 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… saccadant son pas, raclant semelles ou roulettes sur le bitume.





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, ces principes conduisent à une fadeur généralisée du cadre de vie et à une atonie de notre perception olfactive (Balez, 2001). Un tel constat donne du crédit à la thèse de Simmel sur « l'émoussement des sensibilités » au cours des siècles et du raffinement des cultures urbaines. Mais il rend aussi manifeste la tendance actuelle à l'hyperesthésie des sociabilités

[5] 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 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.

[6] 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.

urbaines. Car rappelons-le, bien qu'elle ait figuré au plus bas de la hiérarchie des sens, la modalité olfactive, en colorant les affects, 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 enfin les registres visuels et sonores de l'expérience urbaine. Outre la multiplicité des pictogrammes au sol et sur potelet – 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 des zones de déplacement « mono-modale », il sollicite aussi de nouveaux modes d'attention visuelle. Les procédures actuelles d'accompagnement sonore de la marche en ville (travail sur la qualité sonore du tramway comme trame de la marche ou encore réimplantation des feux sonores), procèdent de la même logique. 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.

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 étaient étudiés à partir d'une grille d'analyse « d'indices comportementaux » traduisant la manière dont certaines ambiances affectent la motricité du citadin[7]. D'autres travaux, menés plus récemment, ont davantage reconduit les principes méthodologiques chers à Simmel : l'immersion longue au sein des terrains d'enquête (Thomas *et alii*, 2007) ; 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). D'une part, 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… échappe à l'analyse. D'autre part, en ne s'attachant à décrire que ce qui est visible ou entendable du corps, ces travaux gomment le jeu d'autres modalités sensorielles 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 ou de l'allégresse, rien n'est réellement saisit des humeurs partagées du piéton.

De telles limites nous ont conduit 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 »

[7] 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.

en marche, les modalités sensibles sur lesquelles ces techniques prennent appui et les sentiments qui les accompagnent, ces situations de handicap rendent intelligible la manière dont s'élaborent collectivement des manières de bouger et d'éprouver les ambiances urbaines. En outre, parce qu'elles confrontent directement le piéton aux textures de la ville, ces situations permettent de mieux décrire le rapport aux 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 constitue une voie possible de travail sur cet arrière-plan corporel des ambiances urbaines.
Trois protocoles d'enquête ont été testés par des groupes d'environ 15 personnes (composés de personnes valides et handicapées), sur 6 quartiers de Grenoble[8], choisis pour leurs qualités de lissage. Le premier protocole consistait à parcourir ces 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 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 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 partager leurs impressions au cours d'une séance de « retour d'expérience ». Plus que la situation de handicap elle-même, il 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.

[8] 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.

Faire corps – prendre corps – donner corps aux ambiances urbaines
La récence de ce type de démarche méthodologique ne permet pas aujourd'hui d'apporter des éléments d'analyse à cette thèse de l' « affadissement » des ambiances piétonnes. Néanmoins, il offre quelques pistes de réflexion intéressantes pour la problématique des ambiances urbaines en partage. La principale renvoie à la nécessité de penser la dimension charnelle de l'expérience urbaine (Thomas, 2007). Notre proposition, à ce sujet, tient en 3 points qui sont autant de postures de recherche à faire valoir dans l'avenir.

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 mobilise collectivement les 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 optons pour des démarches qui mettent la subjectivité et le corps du chercheur « à l'épreuve des ambiances urbaines » (Thibaud, 2003).

La seconde posture que nous souhaiterions faire valoir décline la problématique de l'incarnation des ambiances urbaines. Quelles sont les dynamiques à l'œuvre dans le partage des ambiances urbaines ? Comment celles-ci transforment-elles implicitement les corps, les humeurs autant que les manières d'enquêter ? À cet égard, notre proposition est double : si une première façon de travailler consiste à *faire corps avec les ambiances urbaines*, une seconde nécessite de PRENDRE CORPS dans ces ambiances. Dans le cadre de travaux recourrant à l'observation des corps en marche, il s'agit ainsi de renoncer parfois aux protocoles préétablis pour mieux s'adapter aux ambiances urbaines et aux dynamiques de leur partage. C'est ainsi, par exemple, que nous nous sommes « dés-accessoiriser » pour enquêter au sein de la Feria Sao Joachim à Salvador de Bahia ou à l'inverse que nous nous sommes appareillés pour tester la capacité de glisse du quartier Europole à Grenoble.

Enfin, l'intérêt porté à l'arrière-plan corporel des ambiances urbaines appelle 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'une lecture descriptive des rapports entre corps et ambiance, il s'agit de trouver les moyens de leur traduction. De ce point de vue, le détour par l'expression artistique ou l'expression filmique constituent probablement des voies à explorer[9].

Bibliographie sommaire

Balez, S. (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.

Bordreuil, J.S (2005). Culture, attentions visuelles et orchestrations des mobilités in *Les sens du mouvement,* Paris, Belin, pp. 207-215

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

[9] À ce sujet, la recherche collaborative entreprise dans le cadre du programme Pirve du CNRS teste la validité de l'exposition vidéographique itinérante comme modalité de traduction des rapports entre corps et ambiance dans les 3 villes enquêtées : Grenoble, Montréal et Salvador de Bahia.

l'espace, Université Louis Pasteur, Strasbourg, France.

Dollé, JP (2005). *Le territoire du rien*. Paris, Éditions Lignes et Manifestes.

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.

Laplantine, F. (2003). *De tout petits liens*, Paris, Ed. Mille et une nuits, coll. Essai.

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

Ricoeur, P. (2004). *Sur la traduction.* Paris, Ed. Bayard.

Sennett, 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.

Thibaud, JP. (2003). « Grammaire générative des ambiances » in *La ville à l'épreuve des sens* [texte imprimé], Habilitation à diriger des recherches, Grenoble, Institut d'Urbanisme.

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

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 (2007). 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 (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.

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