

# L'aseptisation des ambiances piétonnes au XXI<sup>e</sup> siècle

La passivité et la plasticité des corps en marche en question

## I. Les esthétiques piétonnes contemporaines

Les nouvelles préoccupations environnementales à l'œuvre au XXI<sup>e</sup> siècle<sup>3</sup>, si elles affectent largement aujourd'hui les politiques publiques urbaines, ont dans un passé récent considérablement modifié la planification de la mobilité. De l'hégémonie de la voiture, on est ainsi passé, en moins de vingt ans, à un renouveau de l'intérêt porté aux modes de transport dits « doux » (marche à pied, deux-roues non motorisées, transport en commun...), à la fois peu consommateurs d'espace et d'énergie, et en conséquence à la ré-émergence d'une figure majeure de la vie urbaine : le piéton<sup>4</sup>. Nombreuses sont ainsi les municipalités qui, à travers la formalisation de nouveaux « plans de déplacements urbains » (PDU<sup>5</sup>), promeuvent la marche à pied pour accroître la qualité de la vie en ville et améliorer la santé des citoyens. En Europe, et plus récemment sur le continent américain, cet engouement pour la marche à pied se traduit par la mise en place de principes d'aménagement dont on peut se demander s'ils ne sont pas aujourd'hui à l'origine de nouvelles esthétiques urbaines. Plusieurs tendances, largement partagées, peuvent être rapidement décrites.

La première concerne le lissage des sols urbains et la spécialisation des zones de circulation. Au nom du principe de la ville accessible pour tous, les sols urbains tendent en effet à être systématiquement aplanis et les ressauts, dévers ou obstacles éliminés pour faciliter le déplacement des personnes handicapées ou en situation de handicap (personnes âgées présentant des difficultés à la marche, femmes enceintes, personnes se déplaçant avec des poussettes, etc.). Par ailleurs, et afin d'en favoriser l'écoulement, les différents flux de déplacement (piétons, deux-roues, transport en commun, véhicules motorisés) sont désormais souvent séparés dans des couloirs de circulation

---

<sup>3</sup> Lutte contre le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique, réduction des déchets et des émissions de gaz à effet de serre, préservation des écosystèmes, protection de la biodiversité en ville...

<sup>4</sup> Les récentes études du groupe de travail COST 358 *Pedestrians' Quality Needs* financées par la Commission Européenne, les travaux opérationnels initiés par l'organisation *Project for Public Spaces* aux Etats-Unis, ainsi que les réflexions portées depuis quelques années par les conférences *Walk21* ([www.walk21.com](http://www.walk21.com)) - et notamment celle de 2009 à New York sur le thème « *more foot, less carbon* » - témoignent de l'évolution de la réflexion sur la marche en ville dans les discussions sur le réaménagement des mobilités urbaines contemporaines.

<sup>5</sup> Les PDU ont été rendus obligatoires en France dès 1996 par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

étanches et sécurisés par des garde-corps. À l'inverse, là où l'écoulement du trafic automobile n'est plus une priorité, ces flux sont alors diffus dans des « zones de rencontre »<sup>6</sup> ou régulés par l'implantation de ralentisseurs.

D'autre part, l'attention portée par les politiques et les urbanistes à la propreté et à la sécurité des espaces publics urbains se fait toujours croissante. Dans le domaine de la propreté, les interventions portent essentiellement, pour le continent européen et nord américain, sur la lutte contre la pollution visuelle (tags, affiches publicitaires, tâches de chewing-gum ...) et olfactive (projet d'interdiction de la cigarette dans les parcs et plages new yorkais, traitement des refoulements d'égouts, élimination des déjections canines, odorisation des espaces publics urbains...). Dans le domaine de la sécurité, au traitement des ambiances lumineuses à des fins sécuritaires s'ajoute la mise en place de dispositifs de surveillance de l'espace public.

Enfin, la tendance actuelle à l'extension du périmètre des espaces piétons prend souvent appui sur des opérations de requalification et d'embellissement des espaces publics urbains, dont certaines tendent vers la patrimonialisation. Ainsi, nombreux sont ces quartiers de centre-ville ou ces nouveaux espaces périphériques que l'on « piétonnise » en recourant à des décors urbains empruntant au passé : suppression des trottoirs au profit d'une rigole centrale censée évoquer le caniveau médiéval, implantation de candélabres rappelant le temps des « allumeurs de réverbère », habillage des rues par l'ajout de mobilier urbain stylisé (poubelles, bancs, potelets...), réhabilitation de passages, de ruelles ou d'immeubles anciens partiellement décrépis... Nombreux sont aussi ces quartiers et ces espaces de centre-ville que l'on illumine la nuit et/ou que l'on « naturalise » (ajout d'éléments aquatiques et végétaux, mise en place de zones d'aménagements protégés et de plans de fleurissement...), en pensant garantir au piéton un cadre de circulation apaisé et conférer aux espaces, sinon une identité propre, un « cachet » supplémentaire. Ainsi peut-on retrouver à Budapest ou Copenhague comme à Montréal, New York ou Lyon les mêmes types d'aménagement des places publiques, les mêmes rues piétonnes, les mêmes bancs publics (« designés » pour gêner les siestes des sans-domiciles fixes et les repousser ainsi en périphérie) les mêmes dispositifs de contrôle des foules par caméra... Bien sûr, ces pratiques ne sont pas si nouvelles dans la forme, les aménagements de l'espace urbain à des fins esthétiques et pratiques se renouvelant depuis quelques siècles déjà dans les villes occidentales. Ce sont les finalités de certains de ces aménagements qui doivent retenir notre attention.

Avec des objectifs très larges en matière de santé publique, de réduction de la pollution, d'enrichissement des écosystèmes urbains, les nouveaux aménagements urbains piétonniers dépassent en effet la vocation unique qui était la leur par le passé. De fait, il ne s'agit plus aujourd'hui, comme il y a une dizaine d'années, de réaliser des espaces de chalandise piétonniers destinés - entre autre- à concurrencer les centres commerciaux, mais bien -toujours en essayant d'égaliser l'accessibilité des centres commerciaux, et y compris dans les

---

<sup>6</sup> 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 pour le piéton, qui est autorisé à marcher sur la chaussée sans y séjourner, et limite la vitesse des véhicules à 20 km/h. En France, la « zone de rencontre » est régit par un décret du 30 juillet 2008.

sociétés émergentes- de penser la circulation des modes doux dans une trame générale, non obligatoirement superposée, mais connectée à d'autres trames (trames de circulation motorisée, trames de transports collectifs, trames verte...).

Les changements physiques de la ville ne dépendent pas seulement d'évolutions techniques ou des modes de vie, mais aussi de questions sociétales, et avant de nous interroger plus avant sur les stigmates hygiénistes dans la ville contemporaine et sur son affadisation, portons un rapide regard sur les évolutions de la ville occidentale depuis le XIX<sup>e</sup> siècle.

## II. Rapide historique des évolutions de la ville sensible

Certains aspects des transformations de la ville occidentale retiennent ici plus particulièrement notre attention : les formes de l'espace public et notamment sa partie dédiée à l'aménagement des déplacements, ses aspects sensibles et notamment la place du végétal, la gestion des odeurs et des formes de pollution.

### II. 1. De la libre affirmation de soi au contrôle des foules dans l'espace public

La ville du 19<sup>e</sup> siècle, puis celle du 20<sup>e</sup>, dans une formidable conquête territoriale et de salubrité publique, ont aussi été dictées par les impératifs d'aménagement des circulations. À ces époques, une voie n'a pour unique fonction que d'être la seule liaison rapide entre deux points, et l'ancienne ville se trouve restructurée en fonction de cet impératif : relier le centre à la périphérie, opérer des liaisons nord/sud et est/ ouest « *la circulation à roue a si bien supplanté celle du piéton que de nouveaux réseaux spécifiques sont conçus : chemin de fer de ceinture sous Haussmann, métro en 1900* »<sup>7</sup>. L'aspect des voies de circulations (rues, boulevards, avenues...) change : les trottoirs se généralisent, le sol des chaussées s'uniformise par l'emploi du macadam puis de l'asphalte (inventé en 1862). Tout ce qui peut mettre visuellement en évidence une voie et sa destination est alors mis en œuvre et les monuments du passés, dans une esquisse de ce qui deviendra plus tard la patrimonialisation, sont « dégagés » rendus accessibles, désengagés de leur contexte, « *selon un processus que le nostalgique Camillo Sitte appelait « la maladie moderne de l'isolement »* »<sup>8</sup>. Les nouveaux pôles d'activités n'échappent pas non plus à la règle du dégagement et de la visibilité.

Les villes sont planifiées pour favoriser le libre déplacement des individus en décourageant simultanément les mouvements de groupes organisés. « *Les corps individuels qui se déplacent dans l'espace urbain s'en détachent petit à petit, ainsi que de ceux qui occupent cet espace. Le mouvement dépossède l'espace de sa valeur, et les individus perdent peu à peu le sentiment de partager le même destin que les autres* »<sup>9</sup>. Pour Françoise Choay, l'espace de contact public a pratiquement disparu de la ville à la fin du XXe siècle : « *les derniers espaces de contact publics sont ou bien intérieurs et spécialisés*

<sup>7</sup> Françoise Choay (1969). *Essai sur l'évolution de l'espace urbain en France*. Paris, Seuil, Coll. « Espacements ». p.82

<sup>8</sup> *ibid.* p.86

<sup>9</sup> Richard Sennett (2002). *La chair et la pierre. Le corps et la ville dans la civilisation occidentale*. Paris, Ed. de la Passion, p. 235

(théâtre, cinéma, patinoires, piscine), ou bien surtout péri-urbain, comme les stades où se déroulent les match de football ou de rugby, la grande fête périodique de la société industrielle »<sup>10</sup>. Pour Richard Sennett, il s'agit, à travers l'aménagement urbain, de s'opposer aux revendications des foules tout en privilégiant les revendications individuelles : « l'individualisme et la vitesse anesthésient le corps moderne. Le contact [inter-individuel] est rompu »<sup>11</sup>.

## II. 2. La ville en textures, en odeurs et en sons

En plus des évolutions formelles de l'espace public urbain, nous pouvons nous interroger sur les évolutions de la place du végétal en ville, liées à celles de ses paysages tactiles, olfactifs et sonores.

La ville tentaculaire du 19<sup>e</sup> puis du 20<sup>e</sup> siècle voit peu à peu disparaître la distinction traditionnelle entre ville et campagne, et en même temps qu'un système de circulation, la planification urbaine du 19<sup>e</sup> siècle intègre un système « d'aération » comportant promenades plantées, parcs suburbains, squares et jardins publics. Le square « correspond simplement à une réserve libre, caractère interne que traduira plus tard l'expression « espace vert » »<sup>12</sup>. C'est un trou d'aération pratiqué dans un tissu jugé trop dense. Aussi est-il généralement situé dans des zones de trafic, largement ouvert sur plusieurs rues, parfois même inatteignable par les piétons ». Le parc ou le jardin public, de par l'importance de leur végétation et leur taille, constituent, a contrario, des havres pour le piéton, d'autant plus que la circulation roulante y est le plus souvent interdite.

La bataille olfactive, amorcée à l'époque classique, se poursuit dans la ville industrielle, sous la pression hygiéniste. Le rapport entre la typhoïde et les excréments est établi en 1890, ce qui accélère encore la mise en place de tout à l'égout partout en Europe. Sur le front des activités industrielles les plus odorantes, par contre, la bataille est sans fin car la ville fini toujours rattraper<sup>13</sup> sa périphérie et seuls les progrès techniques permettent une désodorisation - pas toujours efficace- des processus industriels.

La désodorisation quasi-totale de l'espace public urbain atteint une apogée à la fin du XX<sup>e</sup> siècle puisque même le végétal, choisi pour ses qualités visuelles et doit être si possible inodore<sup>14</sup> de crainte qu'il n'attire quelques insectes inopportuns. De la même façon, l'utilisation systématique de l'asphalte et plus tard du béton permet des sols lisses, faciles à nettoyer. C'est aussi l'avènement du béton et de l'industrialisation des procédés de fabrication (du verre en particulier) qui autorise l'apparition de façades toujours plus lisses, aux reliefs de moins en moins marqués.

---

<sup>10</sup> Françoise Choay *ibid.* p.92

<sup>11</sup> Richard Sennett, *ibid.* p.236

<sup>12</sup> Françoise Choay *ibid.* p.86

<sup>13</sup> Même les cimetières, évacués des centres villes d'Europe au début du XIX<sup>e</sup> siècle, se trouvent à nouveau englobés au XX<sup>e</sup> siècle. Là encore, se sont les progrès techniques qui permettront une cohabitation olfactive pacifiée des vivants et des morts.

<sup>14</sup> Suzel Balez, (2001) *Ambiances olfactives dans l'espace construit, Perception des usagers et dispositifs techniques et architecturaux pour la maîtrise des ambiances olfactives dans des espaces de type tertiaire*, Université de Nantes, Thèse de doctorat.

La présence de la voiture marque donc profondément les paysages olfactif et sonore de la ville industrielle. La circulation automobile baigne la ville de son *drone* grave tandis que l'odeur des pots d'échappement domine.

### **III. Quelles stigmates hygiénistes dans la ville piétonne aujourd'hui ?**

Aujourd'hui, et notamment sur le continent sud-américain, « le retour et la circulation des énoncés hygiénistes médiatisent le projet urbain » (Rivière d'Arc, 2010). Au « façadisme » et au « patrimonialisme » s'ajoute l'expulsion des populations démunies dont l'apparence et le style de vie, souvent assimilés à la saleté et aux nuisances, paraissent incompatibles avec des politiques d'embellissement de la ville. Autrement dit, de par le monde, et quelles que soient les particularités de chaque lieu, de chaque culture habitante et aménagiste, ce lissage de la ville – entendu à la fois comme gommage des aspérités, standardisation des décors urbains, pacification de la vie publique et neutralisation des particularités culturelles – se généralise (Sennett, 2002 ; Paquot, 2006). C'est ainsi que de nombreux centre-villes anciens, lancés dans la course au classement au patrimoine mondial de l'Unesco (le quartier du Pelourinho à Salvador de Bahia au Brésil, les quartiers historiques des villes de Valparaiso au Chili ou de La Havane à Cuba, la vieille ville de Potosí en Bolivie...), sont littéralement vidés de leur population initiale et restaurés autour de projets essentiellement sécuritaire et mercantile. Or, si ces mesures permettent effectivement une baisse notable de la criminalité dans ces secteurs largement fréquentés par les touristes, ils redessinent visiblement les formes de vie et d'appropriation du quartier par les habitants et de relations à l'environnement.

### **IV. Les enjeux corporels de l'affadisation des ambiances urbaines**

#### **IV. 1 Effacement des corps versus réenchancement**

Si ces nouveaux aménagements urbains modifient le cadre physique et social de la ville piétonne, ils affectent aussi les cadres sensibles. Formulé autrement, cette évolution des formes d'aménagement des espaces piétons produit également de nouveaux jeux d'ambiance dont on connaît, depuis les travaux fondateurs de Georg Simmel (1903), Siegfried Kracauer (1926) ou encore Walter Benjamin (1936), les incidences sur les sensibilités et les sociabilités d'une époque, les pratiques urbaines et les formes de rapport à la ville.

Ainsi, au début du XXe siècle, le développement conjoint de nouvelles infrastructures de transport (tramway) et de nouvelles technologies de la communication (cinéma), en accroissant les stimulations sensorielles et la primauté de la vue sur les autres sens, avaient conduit les piétons à faire, en ville, l'expérience du choc et de la distraction (Simmel, 1981). Or, à ce type d'expérience se substitue aujourd'hui celle de l'anesthésie, de l'hypnose ou, pour reprendre les termes de Benjamin à propos des œuvres d'art, de

« l'absorption ». Autrement dit, et c'est une hypothèse que certains défendent aujourd'hui (Sennett, 1994 ; Bégout, 2003 ; Jeudy et Berenstein-Jacques, 2006...), ces nouvelles esthétiques urbaines, induites conjointement par la montée des préoccupations environnementales et le renouveau d'une pensée de la marche à pied, conduisent, sinon à l'aliénation du citadin (Benjamin, 1991), à une neutralisation progressive de sa distance critique et à une forme de désengagement vis-à-vis du quotidien.

Les raisons de cette « anesthésie » des sensibilités urbaines, de cet affaiblissement progressif des acuités sensorielles chez le piéton, voire de ce repli sur soi, sont à la fois multiples et hétérogènes.

Ils peuvent s'expliquer par la forme d'illusion dans laquelle ces nouveaux décors urbains maintiennent le piéton et par le rapport de séduction envers la ville qu'il induit. En effet, ces nouvelles esthétiques urbaines, parce qu'elles semblent être conçues à la manière d'œuvres d'art, favorisent le règne de l'aura plus que celui de la trace (Benjamin, 1991). En initiant un mode de perception essentiellement visuel, fondé sur la contemplation et sur la fascination, elles charment le piéton et annihilent de fait chez lui toute capacité de résistance ou de contestation. De la même manière, en prônant une forme de lissage des ambiances urbaines et donc en réduisant les conditions mêmes d'une réception multisensorielle de la ville, elles limitent considérablement les possibilités de contact et d'échange avec le piéton, favorisent l'apathie et l'indifférence. Mis à distance des stimulations et des micro-événements de la rue, le piéton développe alors une forme de passivité, voire d'étrangeté aux affections sensibles.

Enfin, dernière conséquence de cette évolution des cadres sensibles de la vie piétonne, une certaine rigidité des conduites urbaines et une mise à distance des corps s'observent. En effet, en introduisant des formes de surveillance des foules, en multipliant les dispositifs de régulation des flux et de guidage des corps, en les compartimentant dans des zones spécialisées et dépourvues de toutes aspérités (la « zone de rencontre », les « couloirs de circulation », le centre historique classé et policé...), ces nouvelles esthétiques urbaines limitent les rapports de tactilité avec l'environnement et autrui. Plus encore, elles conduisent à un « effacement des corps » (Le Breton, 2004), c'est-à-dire à un moindre entremêlement des corps individuels et de la ville, dont on peut se demander s'il n'est pas responsable d'une certaine perte de l'altérité dans nos sociétés urbaines contemporaines.

À cette critique acerbe du réaménagement de la ville piétonne répond aujourd'hui, en contrepoint, la thèse du « réenchantement » des espaces publics urbains (Winkin, 1998 ; Gillot et Bruyas, 2004). De ce point de vue, la mise en scène de la ville piétonne, par sa « patrimonialisation », sa « naturation » et son « aseptisation », ne coïncide pas avec une forme d'esthétique du simulacre et de l'absorption mais à l'inverse avec une forme d'esthétique de la salubrité et de l'évasion. Formulé autrement, les pratiques aménagistes contemporaines telles que décrites précédemment traduisent conjointement une prise de conscience collective des problématiques environnementales et une volonté de pacification des lieux du vivre-ensemble.

Plus que créatrices d'une forme de vide qu'il faudrait dénoncer, elles participent à la fabrication d'ambiances « exceptionnelles », rompant avec la morosité et les tensions du quotidien. De ce point de vue, ces nouvelles esthétiques urbaines jouent certes avec une forme de facticité, mais avec une facticité assumée. Plus qu'une mise à distance ou une absorption du piéton, elles permettent davantage des formes de détachement, de suspension - voire d'échappatoire - propice à l'apaisement. Ainsi, ces nouveaux cadres sensibles de la ville piétonne projettent le piéton dans un espace-temps ambigu, à la fois déconnecté du présent et contenu dans le quotidien. Fonctionnant comme des parenthèses dans un parcours, elles offrent alors au piéton la possibilité de s'abstraire - pour un temps - des trépidations et de cette « intensification de la vie nerveuse » si bien décrite par Georg Simmel (1981).

D'autre part, ces nouveaux décors urbains, en réintroduisant les éléments naturels (eau, végétal principalement) et/ou en créant des possibilités d'interactions entre eux et le public, favorisent l'émergence de nouvelles modalités de la coprésence et du rapport à l'espace. C'est ainsi, par exemple, que nous avons montré dans une recherche passée en quoi l'introduction de dispositifs aqua-lumineux dans un parcours urbain – en permettant le jeu, la glisse ou encore le séjour - pouvaient modifier l'expérience ordinaire des espaces et engendrer de nouveaux contacts entre les passants (Fiori et Thomas, 2002). Par exemple le « plateau » du quartier des eaux claires, place inondable multifonctionnelle<sup>15</sup> ou le « miroir » place de la Bourse sur les quais de Bordeaux<sup>16</sup>. De la même façon, la seule illumination nocturne du quartier des spectacles de Montréal change la façon dont il est perçu, non seulement de nuit, mais aussi de jour. Enfin, ces nouveaux décors urbains, s'ils sollicitent effectivement la vue et favorisent un mode de réception de la ville plutôt contemplatif, tendent aussi à mettre de plus en plus en jeu, aujourd'hui, l'ensemble des sens du piéton. Ainsi, le travail de lissage des sols et de colorisation des façades modifient considérablement l'appréhension tactile de l'horizontalité et de la verticalité. De la même manière, l'odorisation festive des espaces ou leur « naturation » bouleversent la réception olfactive et haptique de la ville. Ce faisant, ces nouvelles esthétiques urbaines créent donc de nouvelles émotions, de nouvelles relations à l'environnement et à autrui susceptibles de contenter le piéton

#### IV. 2 Les variations contemporaines de l'expérience piétonne ordinaire

Malgré l'intérêt indéniable de ces thèses, nous ne posons pas la question des transformations sensibles de la ville piétonne dans cette perspective dualiste, et finalement récurrente au regard de l'évolution des pratiques d'aménagement au cours des siècles. Plutôt que de se focaliser sur les pathologies de l'urbain ou à l'inverse sur les « extra-ordinaires » de la ville, et sur ce que ces qualités génèrent comme types de pratiques, de perception et de corporéité chez le piéton, nous prêtons davantage attention aux nouveaux rapports spatiaux, sensibles et sociaux qu'elles suscitent. Autrement dit, s'il y a à s'interroger sur

---

<sup>15</sup> A partir des conclusions d'une démarche de concertation organisée par la Ville de Grenoble avec les habitants du quartier, l'aménagement de la place Mistral par Jamel Klouche (en 2005) comporte une place de marché en léger dénivelé qui devient bassin agrémenté d'un pas japonais quand le marché n'a pas lieu.

<sup>16</sup> L'aménagement d'un « miroir d'eau » place de la bourse a multiplié les usages de ce lieu habituellement désert.

l'« aseptisation » ou à l'inverse sur le « réenchantement » de la ville piétonne, c'est moins en termes d'effets sur les qualités sensibles de l'espace et sur les corps que nous le faisons, qu'en termes de variation de la nature même de l'expérience urbaine ordinaire :

**Quels sont les processus à l'œuvre aujourd'hui dans l'interaction entre ces nouvelles ambiances urbaines (qualifiées d'« aseptisées ou d'« enchantées ») et les manières de marcher (ou plus largement de bouger) du piéton dans l'espace public urbain ? Lorsqu'ils sont mis à jour, qu'est-ce que ces processus nous disent de l'évolution actuelle du rapport piéton à la ville ?**

Un tel questionnement répond aux problématiques soulevées par l'axe 2 de l'appel à projet du Programme Interdisciplinaire de Recherches Villes et Environnement : « l'environnement urbain comme milieu de vie : ressource, patrimoine, paysage, inégalités ». Mais il présente l'intérêt d'élargir la problématique environnementale telle que posée dans ce programme à la question des ambiances urbaines ou, pour le dire plus justement, des « infimes modulations de la sensibilité » (Laplantine, 2002). De ce point de vue, ce projet de recherche opère un déplacement notable par rapport à la problématique initiale, proposée lors de notre réponse à l'appel à proposition du CNRS - MEEDDM. Plutôt que de s'interroger, dans une logique déterministe, sur la qualification des nouvelles ambiances piétonnes et sur leur impact sur les nouvelles manières de marcher en ville, il s'agit davantage de mettre en œuvre une pensée processuelle, capable de rendre compréhensibles les mécanismes réciproques de transformation des formes même de la vie piétonne. Dans cette perspective, cette recherche tente également de dépasser les limites des approches environnementales actuelles qui, pour la plupart, soit restreignent leur champ d'interrogation à l'étude de la matérialité du rapport à l'espace soit focalisent leurs analyses sur sa nouvelle naturalité (Blanc, 2008). Plus qu'un intérêt porté à ces domaines de recherche, c'est donc bien aux formes sensibles des rapports du piéton à l'environnement, et plus particulièrement aux liens réciproques entre ambiances et corps, que nous nous intéressons. Car, en effet, « (...) l'urbain, à quoi nous convoque la société contemporaine, est (aujourd'hui) tout autre. Il ne s'agit plus de la ville comme territoire, comme gestion d'espaces, comme distribution d'activités, mais d'un rapport à la ville où la corporéité joue de son intrigante évidence. (Baudry, 2003, p. 393).

**Or, c'est en mobilisant la philosophie simmelienne et benjamienne sur les transformations de la grande ville que nous nous proposons de penser ces divers degrés et registres d'entremêlement entre les ambiances urbaines et les formes de la vie piétonne au XXI<sup>e</sup> siècle.** Ces travaux, bien qu'anciens et encore peu investis par la problématique des ambiances<sup>17</sup>, offrent non seulement des perspectives de dialogue intéressantes avec les approches environnementales actuelles, mais permettent aussi de les

---

<sup>17</sup> Seule, une ébauche de problématisation avait été esquissée dans l'article suivant, en réponse à une commande du comité de rédaction de la revue *Cosmopolitiques* en 2004 : Thibaud Jean-Paul, Thomas Rachel (2004). « L'ambiance comme expression de la vie urbaine » in *Cosmopolitiques : aimons la ville*, n°7, pp.102-113

articuler à une réflexion sur le rôle du sensible dans les modes d'habiter la ville. Comme le remarque fort justement Philippe Boudes en retraçant l'apport de Simmel pour la sociologie de l'environnement (2009), « si la thématique environnementale n'avait pas lieu d'être lors de la naissance de la sociologie, à l'époque de Simmel donc, il n'en reste pas moins vrai que les sociologues du tournant du XIXe siècle ont souvent, à un moment donné, abordé des questions proches de celles qui concernent aujourd'hui l'environnement, soit dans leurs discussions des connexions entre les réalités sociales et naturelles, soit dans l'étude plus directe des rapports des sociétés avec leurs milieux naturels ». Plus particulièrement, ces travaux, en ne dissociant pas l'analyse des contextes urbains de celle des formes de vie et de sensibilités qu'ils permettent, offrent la possibilité de **comprendre comment l'évolution des cadres sensibles urbains s'incarne dans le quotidien du piéton**<sup>18</sup>. En effet, « lorsqu'ils portent leur regard sur la grande ville, [Simmel, Kracauer et Benjamin] s'intéressent à la manière dont les mutations de l'environnement urbain modifient l'appareil sensitif humain et, ce faisant, affectent la nature même de l'expérience moderne » (Füzesséry et Simay, 2008, p.14). Or, plus qu'une description minutieuse des transformations de la ville, des cultures et des sensibilités urbaines, c'est bien un véritable modèle d'intelligibilité des métamorphoses de la vie urbaine et du quotidien qu'ils construisent.

D'autre part, en prêtant attention aux « manifestations discrètes de surface » (Kracauer, 1926) et à leurs variations à une époque donnée, les travaux de Simmel, Kracauer et Benjamin révèlent les dynamiques à l'œuvre dans l'évolution des conditions et des registres sensibles de l'expérience urbaine. Formulé autrement, plus que la seule attention portée à la diversité des rapports qui se nouent entre le piéton et l'environnement, ces travaux offrent également une analyse féconde de leurs modulations dans le temps. Or, ce faisant, il révèle en quoi la quotidienneté, bien que constituant en amont notre expérience sensible de la ville (Bégout, 2000), n'est ni prédonnée, ni stabilisée mais davantage engagée dans un mouvement indéfini de redéfinition d'elle-même. C'est ainsi par exemple que Kracauer, dans ses chroniques détaillées sur les rues de Berlin, accumule les petites traces, les phénomènes a priori insignifiants dépeignant la brutalité d'évolution des cadres physiques et visuels de la ville et celle des conduites piétonnes<sup>19</sup>. C'est ainsi également que Walter Benjamin opposera ce temps vertigineux du « chaos berlinois » des

---

<sup>18</sup> L'enjeu d'un tel questionnement a fait l'objet de deux communications en octobre et novembre 2009 au Brésil : Thomas, Rachel (2009). « Décrire l'arrière-plan corporel de l'expérience urbaine ». Rio, Faculté d'Architecture, Colloque « *Ambiências compartilhadas : cultura, corpo e linguagem / Les ambiances urbaines en partage : culture, corps et langage* » du Réseau International Ambiances, MEC, 3-6 novembre 2009 (actes à paraître en 2011) ; Thomas, Rachel (2009). *L'aseptisation des ambiances piétonnes au XXIe siècle : penser l'entremêlement du corps et des ambiances*. Salvador de Bahia (Brésil), Faculté d'architecture, Laboratorio urbano, 30 octobre 2009 (conférence invitée). Dans ces deux communications, il s'agissait - entre autres - de monter en quoi ces processus réciproques entre corps en marche et ambiances urbaines - lorsqu'ils sont mis à jour - produisent précisément des indices visibles des transformations sensibles à l'œuvre dans les villes.

<sup>19</sup> Ainsi montrera-t-il comment la généralisation du recours à l'asphalte bitumée, l'intensification du trafic automobile et piéton, le recours au verre et à l'éclairage artificiel... - en générant une profusion de mouvements, de scintillements, de reflets, en favorisant l'hyperesthésie sensorielle et la saturation du champ perceptif - contribuent à l'émergence de nouvelles manières de marcher, de nouvelles gestuelles, de nouveaux rythmes chez le piéton.

années 1910-1920 avec le temps harmonieux de son enfance (Benjamin, 2000)<sup>20</sup>.

Or, cette perspective d'analyse constitue un bon moyen de mettre en débat, voire de dépasser, les critiques dualistes faites, à chaque époque, à l'évolution des sociétés urbaines. Car finalement, et c'est l'hypothèse défendue dans l'excellent ouvrage de Stéphane Füzesséry et Philippe Simay (2008), si ces mutations de la ville constituent une expérience traumatisante, elles permettent aussi que de nouvelles compétences, que de nouvelles manières d'être et de faire, que de nouvelles formes d'urbanité émergent : « Pour Simmel et Benjamin (...), l'hyperstimulation sensorielle et l'état de choc contiennent un potentiel libérateur pour le citoyen. Pour Simmel, le nouveau mode de vie citoyen peut être lu comme une *parade* – à bien des égards émancipateur – opposée par l'habitant des grandes villes aux nouvelles conditions de perceptions générées par la métropolisation. (...) Ils contribuent même, selon Benjamin, à accroître les facultés perceptives de l'homme moderne » (Füzesséry et Simay, 2008, p.16).

#### IV. 3 La coplasticité des formes d'entremêlement corps-ambiances

Notre travail de recherche s'attache donc à dévoiler les processus réciproques qui, bien que parfois infimes, sont à l'œuvre au quotidien dans la mise en jeu conjointe des corps en marche, des sensibilités et des ambiances urbaines. Il part du postulat selon lequel la marche constitue une activité d'ancrage aux ambiances urbaines, leur donnant sens et chair, et engageant le corps du piéton (Thomas, 2008, 2010). De ce point de vue, il prolonge une étude récente qui a permis de décrire l'épaisseur et l'ambivalence des rapports entre ambiances urbaines et manières de marcher en ville<sup>21</sup>.

A la suite de Simmel, Kracauer et Benjamin en leur temps, nous nous demandons si les transformations actuelles des paysages piétons participent réellement d'une passivité ou d'un enchantement du piéton ou, à l'inverse, si elles ne font que modifier le *sensorium* urbain (Zardini, 2005). Mais nous nous interrogeons également, en accord avec cette pensée du mouvement si bien exprimée par François Laplantine (2005), sur la nature même et sur la plasticité de ces processus à l'œuvre au quotidien. Comment se forme cette multiplicité de rapports à l'environnement urbain ? De quelle manière évoluent-ils dans les situations et les temps pluriels de l'expérience urbaine ? De quels types de dynamiques procèdent-ils : la reproduction, l'adaptation la distanciation, la résistance... ?

Dans cette perspective, la figure du piéton, nouvel enjeu de la ville durable aujourd'hui, est érigée en analyseur éclairé des modulations sensibles de l'expérience urbaine. Autrement dit, il s'agit de perpétuer cette attention portée

---

<sup>20</sup> Ou qu'il mettra en parallèle ces chocs avec l'expérience traumatisante de la guerre : « une génération qui avait encore connu, pour aller à l'école, les tramways à chevaux, se trouvait en plein air, dans un paysage où tout avait changé, sauf les nuages, et au-dessous d'eux, dans un champ de forces d'explosion et de courants destructeurs, le tout petit corps fragile de l'homme » (Benjamin, cité dans Füzesséry et Simay, 2008, p.21).

<sup>21</sup> Thibaud Jean-Paul (sous la dir. de), Bonnet Aurore, Leroux Martine, Thomas Rachel (2008). « Les compositions de la marche en ville » in Winkin Yves et Lavadinho Sonia (éds.) (à paraître). *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, Rachel (2010). « Architectural and urban atmospheres : shaping the way we walk in town » in *COST 358 Pedestrians' Quality Needs*, Final Report, Part.4 « Measuring walking », pp.54-68.

aux « manifestations discrètes de surface » (Kracauer) en focalisant notre regard sur les manières de marcher, de bouger, d'échanger (plus largement d'« être » au quotidien) du piéton dans l'espace public urbain. Cette première posture de recherche en appelle immédiatement une seconde : la nécessité de réaffirmer le caractère premier du corps dans le rapport aux ambiances urbaines et à autrui. Plus qu'une simple entité biologique ou enveloppe cutanée, plus qu'une construction symbolique, le corps est à considérer comme le « siège primordial de l'expérience » (Formis, 2009, p. 18). Or, en tant que tel, il constitue tout autant le support de pratiques et de perception plurielles qu'un champ de tissage, de modulation et d'expression du rapport à l'environnement : « mon corps n'est pas seulement un objet parmi tous les autres objets, un complexe de qualités sensibles parmi d'autres, il est un objet sensible à tous les autres, qui résonne pour tous les sons, vibre pour toutes les couleurs (...). Le corps (...) est cet étrange objet qui utilise ses propres parties comme symbolique générale du monde et par lequel en conséquence nous pouvons « fréquenter » ce monde, le « comprendre » et lui trouver une signification » (Merleau-Ponty, 1945, p. 273-274) ». De ce point de vue, nous appréhendons les expressions corporelles du piéton comme des signes sensibles manifestes et observables des rapports pluriels et parfois ambivalents du piéton aux ambiances urbaines<sup>22</sup>.

Mais plus que cet intérêt porté à l'expressivité de la vie urbaine ordinaire - thèse largement étayée par les travaux de la proxémie et de la sociologie de l'action - ou à l'idée d'une co-détermination entre les pratiques piétonnes et les ambiances urbaines (Thomas, 2005), l'hypothèse centrale défendue dans cette recherche est celle **d'une coplasticité des formes d'entremêlement « corps-ambiances »**. La formulation d'une telle hypothèse tire largement parti des enseignements de la phénoménologie et de la psychanalyse. Elle opère un déplacement notoire avec la thèse d'une plasticité réciproque des corps et des ambiances, pressentie lors de notre réponse à l'appel à proposition de ce programme de recherche « Ville et Environnement ». En effet, plutôt que de comprendre ces deux entités majeures de l'expérience urbaine comme deux entités distinctes et séparées, nous faisons l'hypothèse de leur enchevêtrement : « il n'y a plus de limite entre le corps et le monde : ils s'entrelacent dans toute sensation, ils constituent un seul et même tissu » (Merleau-Ponty, 1945). Les entrelacs « corps-ambiance » constituent, selon nous, une entité sensible en soi. Cette entité est au fondement même de l'expérience urbaine ordinaire. C'est elle qui permet au piéton de donner du sens et de la chair à sa relation à l'environnement. Définie en ces termes, cette idée d'un entremêlement « corps-ambiance » permet de dépasser la notion de « geste ambiant » proposée par Jean-Paul Thibaud (2007) pour rendre intelligibles les processus à l'œuvre dans les phénomènes de réception et de génération des ambiances. Car en effet, si la notion de « geste ambiant »

---

<sup>22</sup> Une telle thèse avait été abordée lors de la 1<sup>ère</sup> journée du séminaire sur « les ambiances urbaines en partage : les expériences du dépaysement » du Réseau international Ambiance(s), organisée à l'Ecole Normale Supérieure de Lyon le 30 mars 2009 et consacrée à la thématique du « corps et de l'intercorporéité en espaces publics ». A ce sujet, lire : Thomas, Rachel (2010). *Corps et intercorporéité en espaces publics*. Synthèse de la 1<sup>ère</sup> journée du séminaire « ambiances urbaines en partage : expériences du dépaysement », sous la direction de Jean-Paul Thibaud et Henry Torque, Réseau International Ambiance(s), Ecole Normale Supérieure de Lyon, 30 mars 2010. Disponible sur : <http://www.ambiances.net/index.php/fr/seminaires/159-ambiances-urbaines-en-partage>

permet de prêter attention aux traces discrètes laissées par le passant dans l'espace, et à la manière dont ces modulations sensibles transforment en retour l'ambiance d'un lieu, elle nous semble reposer davantage sur une pensée de l'articulation plutôt que sur une pensée de l'entrelacement.

La forme de cet entremêlement « corps-ambiance » n'est pour autant pas stable dans le temps : selon les contextes (sensibles, sociaux, spatiaux, culturels), celle-ci évolue avec plus ou moins d'intensité et d'élasticité. Nous parlons de « **degrés variables d'entremêlement du corps-ambiance** ». Formulé autrement, cet entrelac du « corps-ambiances » - bien que permanent - se joue, selon les situations, dans des dynamiques hétérogènes. Ces dynamiques - que nous définissons pour le moment comme des variations temporelles de la coplasticité - constituent les processus internes de transformation, d'adaptation, de distanciation... à l'environnement.

Enfin, cette coplasticité s'incarne dans des états sensibles particuliers. Utilisée dans le milieu de la danse contemporaine (où l'on parle d' « état du corps ») et de la psychanalyse (Chabert à propos d'Anzieu, 2009), la notion d' « état » reste à la fois peu définie et conceptuellement floue. C'est pourtant à l'interface de ces deux champs disciplinaires que nous tentons d'en préciser le sens. L'état sensible décrit la dimension affective de la coplasticité. Il traduit à la fois l'immédiateté, la porosité et l'intensité de l'entremêlement corps-ambiance. L'état n'est donc ni une qualité objective de cet entremêlement, ni une forme figée ou stationnaire. Il constitue davantage une forme de pulsion instable, évolutive dans le temps et en intensité. « Ensemble des tensions et des intentions qui s'accumulent intérieurement et vibrent extérieurement » (Guisgand, 2004), les états sensibles constituent alors des manières à la fois d'incorporer et de traduire l'entremêlement corps-ambiance. De ce point de vue, les états sensibles président à notre manière d'être au monde et avec le monde.