



L'ACCESSIBILITE DES PIETONS A L'ESPACE PUBLIC URBAIN : UN ACCOMPLISSEMENT PERCEPTIF SITUE¹

La réflexion sur l'accessibilité des passants à l'espace public urbain connaît, depuis vingt-cinq ans, une évolution favorable. D'une part, l'accès à la voirie, aux transports et plus largement aux espaces publics constitue un nouvel enjeu pour les politiques d'aménagement². D'autre part, les conditions pratiques d'accès des piétons aux locaux d'habitation, lieux de travail et établissements recevant du public s'améliorent avec l'application du dispositif réglementaire voté depuis 1975 (Bachelier, 2000).

Cet article fait état de cette évolution et des différents outils existants, dans le champ de l'architecture et de la recherche en sciences sociales, pour penser et mettre en œuvre cette accessibilité des piétons à la ville. En ce sens, il ne traite pas des nouvelles mesures concernant l'accès des véhicules routiers aux agglomérations urbaines. Il prend également le contre-pied des thèses soutenues jusqu'à présent sur l'accessibilité, en développant les deux idées suivantes :

- *l'accès du piéton à la ville résulte d'un ancrage pratique et perceptif,*
- *le détour par l'expérience cheminatoire de la population handicapée constitue un outil heuristique pour penser l'accessibilité de tous à l'espace public urbain,*

La question de la mobilité reste aujourd'hui centrale dans les débats sur l'accessibilité des piétons à la ville. Du côté des élus et des aménageurs, sa prise en compte, dans les discours et la pratique, fait écho à l'obligation de mise en place (pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants) de plans de déplacements urbains. Ces derniers ambitionnent de rééquilibrer l'aménagement des voiries (entre bicyclettes, automobiles, transports en commun et piétons), de développer des modes de transports « écologiquement viables » (vélos, transports collectifs, marche à pied) et de diminuer l'usage de la voiture en ville. Ils questionnent de fait le statut et l'aménagement des espaces publics urbains, et parmi eux des zones piétonnes. Or,

¹ Cet article est issu d'une thèse de doctorat (Thomas, 2000).

² Le dernier bilan du Ministère de l'Équipement, du Transport et du Logement fait état d'une évolution favorable de l'accessibilité dans les secteurs de l'urbanisme et du cadre bâti, de la voirie publique et du transport. Seules, la qualité de l'accueil des personnes handicapées et l'application non systématique de la norme dans le secteur du tourisme sont à déplorer (Bachelier, 2000).

dans ce cadre de réflexion, la mobilité demeure bien souvent pensée en termes de succession de mécanismes physiques : se mouvoir ou être mobile, c'est faire preuve de la capacité de changer d'emplacement dans l'espace. De ce point de vue, la réflexion sur l'accessibilité du passant à la ville se réduit aux conditions d'effectuation possible de son déplacement. En pratique, les opérations d'urbanisme nouvellement menées cherchent alors à réduire le nombre de barrières physiques au déplacement, à accroître la lisibilité de l'espace (en harmonisant notamment la signalétique) et à favoriser les connexions entre les différents moyens de transport. Le point de vue que nous défendrons est quelque peu différent : la mobilité ne peut être envisagée, selon nous, dans sa seule dimension physique ; parce que la marche à pied participe de la rencontre fortuite entre anonymes, elle constitue aussi un mode d'urbanité. Celui-ci s'appuie à la fois sur le respect des règles de civilité en public, sur les qualités physiques et sensibles du cadre construit, sur les compétences motrices et perceptives du piéton, enfin sur les particularités du milieu social dans lequel il s'insère. Il s'agit alors de réfléchir et de mettre en évidence les procédures permanentes d'ajustement entre la perception du piéton, la mobilisation des ressources (physique, social et sensible) de l'environnement et l'action en cours. Dans cette perspective, la question de l'accessibilité des piétons à la ville se pose moins en termes de barrières architecturales au déplacement ou de handicap des personnes qu'en termes d'inadéquation entre les ressources présentes dans le lieu, la perception et l'action du passant.

La notion de situation urbaine handicapante supplante donc celle de handicap des personnes, et par la même complexifie la réflexion sur l'accessibilité de tous à l'espace. La question du handicap, et précisément celle de la palliation du handicap physique³, demeure prépondérante dans les débats actuels. Mais elle reste pensée en termes de déficience organique : la personne handicapée se définit toujours comme celle dont « l'intégrité physique ou mentale est progressivement ou définitivement diminuée, soit congénitalement, soit sous l'effet de l'âge, d'une maladie ou d'un accident, en sorte que son autonomie, son aptitude à fréquenter l'école ou à occuper un emploi s'en trouve compromise » (OMS, 1988). Son accession à la ville suppose alors, selon le handicap dont elle souffre, que ce dernier soit pallié ou que les barrières physiques à son déplacement soient gommées. Cette pensée de l'accessibilité urbaine en termes de handicap n'est, de notre point de vue, plus soutenable aujourd'hui. Ses effets, tant sur le plan de l'aménagement urbain que sur

³ La prise en compte de la déficience sensorielle, notamment auditive, demeure aujourd'hui partielle ; celle de la pathologie mentale reste marginale.

celui du regard porté sur la personne handicapée, ont montré leurs limites. Il est temps désormais de s'interroger, moins sur la déficience en tant que telle, que sur les compétences qu'elle requiert de la part du passant et sur ce qu'elle nous dévoile de la ville. L'expérience cheminatoire des personnes handicapées physique montre que l'aménagement et les revêtements de sol favorisent le développement des potentialités motrices ; celle des aveugles et mal-voyants rend compte des aides fournies par l'environnement sonore de la ville et parfois par les contrastes de couleurs et de lumières (Thomas, 1996). Or, ces qualités intrinsèques de l'espace urbain ont trop longtemps été négligées, ou considérées comme mineures, par les élus et aménageurs. Il s'agit précisément de les valoriser, de mettre en évidence leur rôle dans l'accès de tous les piétons à la ville et d'explicitier à terme les enjeux conceptuels et empiriques qu'une telle position soulève.

L'espace, créateur de situations handicapantes

La réflexion sur l'accessibilité à l'espace public urbain, et le vote du dispositif réglementaire, naît dans les années soixante-dix d'un mouvement social : la révolte des handicapés moteurs contre les barrières architecturales au déplacement. Celles-ci sont nombreuses : présence de ressauts ou d'escaliers infranchissables à l'entrée de nombreux bâtiments publics, degré des pentes et dévers de certaines rues trop importantes, profusion et mauvais emplacement du mobilier urbain, hauteur de trottoir trop élevée pour être franchi en fauteuil roulant... Le mouvement s'amplifie lorsque s'ajoutent aux revendications des personnes à mobilité réduite celles des handicapés de la vue, puis de tout individu souffrant de difficultés pour se déplacer. La liste des contraintes matérielles à la locomotion s'allonge alors ; les problèmes de signalisation et de lisibilité de la ville sont désormais dénoncés. Dans le même temps, le passant handicapé s'impose par sa visibilité. Elle interroge une société qui l'avait maintenu à l'écart du public, en la traitant au sein d'institutions spécialisées. Elle pose en outre, au monde urbain, la question de l'acquisition d'une autonomie et d'une reconnaissance sociale par l'accès à la ville.

Face à cette pression sociale et réglementaire, les professionnels de la conception réagissent en deux temps. Dès le milieu des années quatre-vingt, une application minimaliste de la loi les conduit à vouloir pallier le handicap physique et/ou sensoriel. Pratiquement, cette politique se traduit par la création et l'implantation en ville de « prothèses architecturales » au déplacement des personnes handicapées. Ces dispositifs, construits ou aménagés, s'ajoutent à l'espace existant et

limitent les contraintes imposées à la locomotion par l'existence d'un handicap, d'une barrière architecturale, d'une signalétique défectueuse. Leur particularité vient de leur spécialisation : à chaque type de handicap correspond un type d'outil palliatif. Ainsi, la généralisation des « bateaux » (fig. 1) et oreilles (fig. 2) aux carrefours de rues sert le déplacement des personnes circulant en fauteuil roulant : en abaissant la hauteur du trottoir et/ou en diminuant la distance de franchissement entre les rues, les concepteurs facilitent leur traversée.



fig. 1



fig. 2

Ils sécurisent le déplacement des personnes aveugles et malvoyantes, facilitent leur orientation dans l'espace en implantant des bandes d'éveil de vigilance et de guidage. Ces marquages au sol diffèrent dans leur forme et leur objectif. Une bande d'éveil de vigilance (fig. 3) se constitue le plus souvent d'une plaque rectangulaire, rugueuse en surface, striée ou à plots sensibles. Elle se place le plus souvent en avant des « bateaux », des marches d'un escalator ou d'un escalier, sur les quais de métro, de train ou de tramway. Sa détection par sensation podo-tactile, ou à la canne, signale à la personne handicapée visuelle un danger potentiel. La bande d'éveil de vigilance répond, en France, depuis février 1989, à la norme NF P98-351. Une bande de guidage (fig. 4) se compose de dalles striées en surface (en creux ou en relief) ou de bandes en élastomère collées. Elle offre un cheminement linéaire à la personne handicapée visuelle qui, en la suivant à l'aide de sa canne, peut ainsi aller d'un point A à un point B.



fig. 3



fig. 4

Lors de la traversée de rue, ces dispositifs sont le plus souvent doublés d'une sonorisation des feux de signalisation : un simple haut-parleur ou des émetteurs⁴ annoncent au piéton qu'il peut s'engager sur les passages protégés et franchir la rue sans risque.

Le recours à cette aide technologique se généralise aujourd'hui, notamment pour le traitement des difficultés d'orientation liées au handicap visuel. Il s'inscrit dans une démarche nouvelle de la part des concepteurs : gommer les situations urbaines handicapantes. Il s'agit là de repérer, de comprendre et enfin d'éliminer les éléments de l'environnement gênant la continuité du trajet et l'orientation du citoyen. L'idée de handicap demeure donc, mais elle évolue. Il s'agit désormais de mettre en évidence les handicaps de situation posés, par l'espace, à tout passant. Pratiquement, cette volonté d'une « accessibilité pour tous » se traduit par un « lissage » de l'espace : les sols sont aplanis, les signalisations visuelles et sonores sont renforcées, l'implantation du mobilier urbain répond à des normes strictes d'alignement et de non-multiplication, les réseaux piétonniers sont sécurisés.

La multiplication de ces réponses techniques isolées permet de remédier aux problèmes les plus courants du déplacement. Pourtant, elle n'est pas sans incidence sur la conception de l'aménagement urbain et la réflexion sur le handicap. D'une part, le problème de la compétition entre les sens n'est pas résolu ; celui existant entre les dispositifs semble en outre accru. De récents travaux (Relieu, 1994 ; Thomas, 1996)

⁴ Pour exemple, le système EO de guidage (conçu par la société Etudes et Développement de Produits et Services - EDPS) fonctionne de la manière suivante : un récepteur à puce est intégré dans les visuels piétons ; la personne aveugle ou malvoyante dispose, elle, d'une télécommande radio qu'elle déclenche à distance. Ainsi actionné, le système délivre alors deux sortes de messages sonores : le nom de la rue traversée et la couleur du feu piéton.

montrent ainsi l'impact positif d'un « bateau » sur la circulation des personnes à mobilité réduite et son rôle dans la désorientation de l'aveugle. En réduisant le ressaut (et donc les risques de chute) pour la personne circulant en fauteuil roulant, le « bateau » enlève aussi tout repère au sol à la personne atteinte de déficience visuelle. Dans le cas de traversée de rue complexe (avec multiplication des sens de circulation et des signaux sonores), cette « aseptisation » de l'espace podo-tactile contraint l'aveugle (par le manque de repères au sol qu'elle engendre) à un franchissement aléatoire de la chaussée. D'autre part, ces outils singularisent la personne handicapée vis-à-vis de son propre handicap et d'un cadre « normé » de la locomotion. En opposant entre elles les différentes formes de handicap, et en différenciant la locomotion de la personne handicapée de celle du passant ordinaire, les concepteurs laissent en effet à penser qu'il existe des pratiques de cheminement résiduelles. Celles-ci nécessiteraient la création de lieux, passages et/ou systèmes techniques spécifiques. Une telle conception paraît contestable à notre époque. L'allongement de la durée de la vie et les incidents temporaires inhérents à tout parcours humain confrontent en effet chacun d'entre nous à des situations de handicap. Pour exemple, les personnes encombrées d'un landau partagent avec les personnes circulant en fauteuil roulant les mêmes difficultés d'accès à certains trottoirs, transports collectifs et locaux publics. Enfin l'ensemble de ces dispositifs, en créant des trajets déterminés, fonctionnalise le parcours urbain : les trajets ainsi rendus accessibles conduisent le plus souvent les personnes qui les empruntent à effectuer des démarches utiles (courses marchandes, démarches administratives ou de santé...). En ce sens, le déplacement piéton se trouve réduit à sa finalité pratique. Or, ne peut-on envisager d'autres desseins et d'autres temporalités au cheminement urbain ? quid, par exemple, des flâneries et déambulations vagabondes au cours desquelles le passant se met parfois en quête des moindres interstices de la ville ? quid de ces rassemblements de piétons qui, les jours de solde, martèlent ensemble le bitume de leur piétinement ? comment ces manières plurielles et ordinaires de circuler et d'accéder à la ville coexistent-elles entre elles ? quels éléments de l'environnement et quelles compétences mettent-elles en jeu de la part du piéton ?

Les ressources aménagées et sensibles au mouvement urbain

Après s'être longtemps préoccupés de la sociabilité publique (Goffman 1973, 1974), les chercheurs en sciences sociales se posent précisément cette question de la

mobilité urbaine. Deux grandes tendances se font jour actuellement et permettent un regard polémique sur le sujet.

Les tenants de l'écologie de la perception reprennent la notion d'*affordance for action* (développée par Gibson⁵ dans l'analyse de la perception visuelle) et abordent le sujet en terme de « prises » à l'action : tout sujet percevant extrait, depuis sa position dans l'espace, les informations nécessaires à l'accomplissement de son action. Les travaux de Sanchez et Velche (1996), comme ceux de Levy (1994) sur les gares, montrent ainsi le rôle de l'environnement dans l'orientation et la continuité du déplacement : chaque équipement (guichet, billetterie...), service (toilettes, téléphone, bar...), information sensible (panneau visuel, annonce sonore...) de l'espace peut constituer une aide ou un obstacle pour la locomotion et l'information du passant. Leur nature dépend à la fois de leur localisation dans l'espace, de leur lien avec l'action en cours et de la capacité du passant à les mobiliser dans un espace-temps défini. Trois situations types se dégagent de l'enquête menée au sein des pôles d'échanges. Leur existence, comme leur occurrence, semblent identiques dans l'espace public urbain :

- Dans la première situation, l'environnement offre au piéton la ressource qu'il cherche : ainsi, une annonce sonore et/ou un affichage visuel confirme au voyageur pressé l'horaire et l'emplacement de son train dans la gare. Dans ce cas, le déplacement se poursuit dans la continuité.
- La seconde situation est une situation d'inadéquation entre la demande d'information du passant et la ressource offerte par l'environnement : pour exemple, l'annonce sonore ne concerne pas le train que le voyageur pressé cherche à emprunter. Le déplacement se trouve alors ralenti, le voyageur étant dans l'obligation de recourir à un autre médium pour se renseigner.
- Enfin, la troisième situation apparaît comme une situation de contrainte : l'environnement reste muet face aux sollicitations du citoyen. Ainsi le panneau d'affichage visuel, comme les annonces sonores, ne le renseignent pas sur son train. Le voyageur se doit alors de trouver une autre source d'information, au risque de manquer son train

Dans chacun de ces cas, la notion même de handicap disparaît donc au profit de celle de situation urbaine handicapante. Celle-ci réfère moins à l'idée d'une déficience organique de l'individu qu'à une inadaptation de l'environnement construit à l'action. Un handicap de situation apparaît ainsi dans deux circonstances : lorsque

⁵ Gibson, J.J (1986). Le terme de « prise », traduction de l'anglais « *affordance* », renvoie à la combinaison existant, du point de vue du sujet percevant, entre les propriétés de la substance et les surfaces d'un objet.

l'adéquation entre l'aménagement des espaces et la demande de l'utilisateur s'avère inexistante ; lorsque ce dernier éprouve des difficultés à mobiliser et s'approprier les aménagements du lieu. Dans cette perspective, l'idée de « prises » à l'action évolue pour revêtir un caractère ambivalent : l'espace tel qu'il est construit, les objets tels qu'ils participent à l'aménagement du lieu sont autant de ressources ou d'obstacles au cheminement du piéton. Ils « n'existent (...) pas en tant que tels dans la réalité ; c'est au moment où ils sont mobilisés, donc au moment où ils sont contextualisés, qu'ils prennent sens » (Levy, 1994). Une ressource n'existe en outre qu'en fonction du sujet percevant, de son action et de sa position dans l'espace.

De telles approches permettent de recentrer le débat sur l'accessibilité urbaine autour du thème de l'environnement et de l'aménagement de l'espace : l'architecture, mais aussi le mobilier urbain, les revêtements de sol, certains signaux visuels et sonores participent des situations handicapantes. Elles laissent néanmoins quelques questions en suspens. La première concerne la nature sensible du déplacement. Les théoriciens de l'écologie de la perception réduisent la modalité sensible à sa dimension environnementale. Ce sont les qualités de surface des objets (texture, couleur...) ou de l'espace qui constituent des aides ou des obstacles pour l'action. Si l'on nous révèle que ces ressources sont construites dans la dynamique du mouvement, on ne nous dit rien du type d'activité perceptive qui sous-tend leur recherche. Le piéton anticipe-t-il la présence d'aides potentielles dans l'espace, mémorise-t-il leur emplacement ou opère-t-il un travail de sélection de ces ressources ? En outre, la recherche de ces ressources est-elle liée à un type d'activité motrice ou se généralise-t-elle à l'ensemble des modes de locomotion ? Peut-on, autrement dit, spécifier davantage les liens entre environnement, activité perceptive du passant et locomotion ? Le second problème posé par ce type d'approche résulte de sa conception restrictive du rôle et de la nature de la modalité sensible. Celle-ci semble en effet ne jouer qu'un rôle d'information auprès du passant, information servant au contrôle immédiat de son action. Ce rôle d'information serait en outre largement assuré par la modalité visuelle. Or qu'en est-il de la matière sonore, tactile, thermique, olfactive, aérologique... ? Celle-ci engage-t-elle l'activité perceptive et motrice du passant ? Si oui, de quelle manière ? La spécificité de chacun des sens intervient-elle également dans l'appréhension qui est faite de l'espace au cours d'un trajet ? Enfin, ce type d'analyse conduit à une approche techniciste de l'accessibilité urbaine. Dans ce cadre de réflexion, le déplacement se trouve réduit à un rapport matériel et physique à l'environnement. Or tout déplacement dans l'espace public urbain n'implique-t-il pas aussi que des citoyens se croisent et communiquent

ensemble par la parole, le corps, le regard, les gestes ? De fait, ne peut-on soutenir l'idée d'une sociabilité publique liée au cheminement urbain ?

Les travaux de l'ethnométhodologie (Coulon, 1987) et de la sociologie urbaine attestent de cette dimension collective de la mobilité : « la circulation piétonnière ne relève pas du degré zéro de la socialité » (Relieu, 1994). Le déplacement, qu'il prenne la forme d'une flânerie, d'un acte commercial ou d'un simple passage met en effet les citoyens en relation les uns avec les autres. Or ces situations de co-présence rendent le passage vulnérable : des risques de collision existent entre les corps, chacun peut être exposé au regard d'autrui. Pourtant, l'ordre public ne se trouve que très rarement troublé par ces situations d'accessibilité corporelle et visuelle. Pour quelles raisons ? Les travaux de Goffman, comme ceux de Lee et Watson, révèlent l'existence de rituels régissant la vie sociale. Concernant la circulation piétonne, différents procédés de circulation sont ainsi utilisés pour réduire les risques de choc, assurer l'écoulement du trafic piéton, permettre le dépassement. Ainsi, la technique du « pas glissé » semble largement répandue lors des situations de foule : celle-ci se traduit par une « légère inclinaison du corps, une rotation de l'épaule et un pas de côté presque imperceptible » (Goffman, 1973). La galanterie, consistant pour un homme à s'effacer devant une femme pour la laisser passer, constitue un autre procédé de circulation. Ceux-ci se doublent de stratégies d'orientations visuelles. Elles ont pour objectif de maintenir une certaine forme de superficialité dans ces rencontres publiques et de permettre à chacun de gérer son apparence. Ainsi, l'inattention civile prévaut (Goffman, 1973) : chacun appréhende à distance l'action d'autrui et veille, dans l'interaction non focalisée (c'est-à-dire celle ne nécessitant pas d'engagement), à ne pas mobiliser son regard. Ce mode d'observation particulier permet à chacun de comprendre et d'anticiper la trajectoire d'autrui, d'ajuster son propre itinéraire et son action, enfin de catégoriser les individus présents dans l'espace. Selon Lee et Watson (1992), ces stratégies d'orientation visuelle restent multiples : le piéton peut choisir de voir mais aussi de scruter ou de simplement jeter un coup d'œil vers autrui. En outre, elles semblent directement liées à l'action motrice : ainsi, la direction du regard organise la trajectoire du passant et, réflexivité, la directionnalité de la marche constitue celle du regard. Dans certains cas, cette organisation visuelle de la ligne de conduite du passant peut engendrer des « formats sociaux » (Lee et Watson, 1992) : il s'agit là d'objets ou de dispositifs qui, du fait de leur configuration visuelle, organisent le mouvement. Pour exemple, une file d'attente impose à distance au citoyen de se situer derrière la personne qui le précède et de ne pas s'infiltrer plus (en) avant. En ce sens, cette visibilité de l'espace public urbain n'est pas à comprendre comme un instrument de normalisation ou de contrôle de la vie sociale.

Elle constitue plus largement une ressource sur laquelle s'appuie le citoyen pour se mouvoir et respecter les règles de civilité en public.

L'intérêt de cette démarche réside dans la mise à jour du caractère à la fois accompli, situé et collectif du déplacement urbain : les conduites publiques des passants, quelles qu'elles soient, s'ajustent réciproquement en fonction du lieu dans lequel elles prennent place et de ce que les piétons se donnent mutuellement à voir. Cette organisation perceptive de la vie sociale modifie les cours d'action et modèle l'environnement en de multiples milieux perceptifs (Coulter, 1990). En ce sens, l'accessibilité urbaine ne peut se concevoir comme prédéfinie ; elle s'organise à travers l'action du citoyen. Cependant, peut-on une nouvelle fois supposer que cette accessibilité urbaine ne soit dépendante que de la seule modalité visuelle ? En outre, peut-on réduire le rôle de l'activité perceptive du passant à un rôle de cadrage de ses actions ?

Le mouvement et l'attention du passant à l'environnement, des instruments d'accessibilité

Notre analyse tente d'apporter quelques réponses à ces questions. Elle s'inscrit à la fois dans la continuité de ces travaux de sciences sociales et dans une démarche pragmatique liée aux théories de l'action. Deux postulats sous-tendent notre réflexion. Le premier concerne le lien couramment établi entre accessibilité à la ville et mobilité urbaine. De notre point de vue, l'accessibilité à l'espace public urbain engage davantage la motricité du passant que sa mobilité. Par motricité, nous désignons cet acte premier et immédiat de l'homme à travers lequel il habite l'espace et le temps. La motricité ne requiert donc pas nécessairement un déplacement dans l'espace, au contraire de la mobilité. Elle n'est pas non plus toujours orientée vers un objectif pratique. La motricité engage davantage les sens, le corps et l'attention du passant. Elle nécessite de fait l'actualisation d'un certain nombre d'attitudes perceptives, corporelles et sociales. Le second postulat que nous développons concerne la nature et le rôle joué par la modalité sensible dans cet accès à la ville : l'accessibilité urbaine relève d'un processus dynamique qu'il convient de révéler et qui s'appuie autant sur les ressources de l'environnement sensible que sur l'activité perceptive du passant.

Les travaux du Centre de Recherche sur l'Espace Sonore et l'Environnement Urbain (CRESSON) révèlent, depuis quelques années déjà, l'efficacité des ambiances

architecturales et urbaines⁶ : l'environnement (visuel et/ou sonore) d'un individu participe de son positionnement dans l'espace et de son action. Précisément, il structure son activité perceptive, contextualise ses pratiques et leur fournit un potentiel d'usage. Cette efficacité des ambiances s'observe autant sur le plan des pratiques sociales du passant que sur celui de ses actions motrices. Elle ne présente cependant pas de caractère d'homogénéité : chaque ambiance, parce qu'elle mobilise une (ou une combinaison de) modalité(s) sensible(s), joue un rôle spécifique vis-à-vis de chacune de ces pratiques. En outre, leur opérationnalité dépend bien souvent du contexte dans lequel le citadin agit et les mobilise. Dans le cadre d'une expérience acousmatique du monde (c'est-à-dire d'une écoute sans vision), le son apparaît par exemple comme un vecteur de la communication verbale : il permet à des individus d'entrer en communication les uns avec les autres alors que l'environnement ne leur offre pas toujours l'occasion de se rendre mutuellement accessibles par la vue. Or, dans des situations aussi particulières que le travail en chantier, cette accessibilité sonore permet à la fois la transmission de consignes et l'adoption d'un rythme commun d'activité (Odion et Thibaud, 1987). Le son participe également d'une recomposition des territoires urbains. L'analyse du paysage sonore (Augoyard, 1991), comme celle de l'usage du baladeur en ville (Thibaud, 1992), montre comment la manipulation de l'environnement ou d'objets sonores permet à la fois des jeux de distanciation (ou de rapprochement) entre les individus et une redéfinition des limites spatiales des lieux : « la distribution des formes sonores du lieu ne correspond pas nécessairement à ce que l'organisation visuelle nous donne à voir (...). La carte sonore d'une ville telle que se la représente un habitant urbain (...) c'est un çà et là organisé selon une logique qualitative ; on regroupe et on rapproche ainsi des lieux au titre de leur qualité sonore : aire des lieux bruyants, aire des lieux tranquilles » (Augoyard, 1991). Dans un autre registre, une récente recherche menée sur les espaces souterrains (Chelkoff et Thibaud, 1996) révèle le rôle de l'environnement sensible dans le déplacement. Il existe, selon ces auteurs, une composante motrice de la perception visuelle : toute configuration visuelle et/ou lumineuse engage, au même titre que les autres modalités sensibles, l'activité perceptive du passant, sa capacité à agir et sa relation à autrui. Pour exemple, certaines configurations lumineuses questionnent l'acuité visuelle des passants et engendrent de fait des hésitations dans le pas : « la réflexion de la lumière du plafond sur le sol produit une dilatation verticale de l'espace visuel et crée une ambiguïté quant à la nature du support matériel sur lequel le passant est supposé marcher » (Thibaud, 1996).

⁶ Une ambiance résulte de l'organisation perceptive, c'est-à-dire sensible et cognitive, d'une production experte et/ou d'un dispositif technique ; elle existe en pratique lorsqu'un ensemble de savoir et savoir-faire est perçu dans un contexte spatio-temporel, social, culturel caractérisé qui s'inscrit dans un donné objectif (Augoyard, 1998).

D'autres, à l'inverse, favorisent la lisibilité de l'espace et l'orientation du piéton : « les couloirs aveugles du métro reliés au Grand Louvre fonctionnent pratiquement comme une injonction au déplacement : forte directionnalité de l'espace produite par l'étroitesse du passage et de la ligne de lumière au plafond, absence totale d'objets ou d'inscriptions retenant le regard, sol dépourvu de tout obstacle, surfaces opaques délimitant un champ de vision très restreint » (Chelkoff et Thibaud, 1996).

Dans cette perspective, l'accessibilité à l'espace public urbain renvoie donc simultanément à :

- un principe d'ouverture physique du lieu au citoyen. On retrouve là un renvoi à la définition première du terme accessibilité : « accessibilité, de *accedere*, approcher, où l'on peut accéder, qui est ouvert ou sensible à quelque chose, qui ne présente pas d'obstacle et qui est à la portée de quelqu'un » (Dictionnaire Robert, 9 volumes, 1990),
- un principe de régulation du trafic piétonnier,
- un principe d'organisation des modes de co-présence en public.

Notre analyse va plus loin. De notre point de vue, l'accessibilité urbaine constitue un accomplissement perceptif : outre des compétences motrices et de civilité, elle mobilise les sens du passant et engage des procédures perceptives multiples. Ainsi, lors d'une traversée de rue sans feux de signalisation, la capacité d'écoute du passant est autant engagée que son acuité visuelle et/ou sa propension à accélérer le pas ; elle le renseigne sur la présence éventuelle de véhicules et leur vitesse. De la même manière, en situation de foule, le passant actualise des compétences visuelles et/ou kinésiques : il anticipe à distance et d'un simple coup d'œil la trajectoire d'autrui ; il évite les chocs corporels, parfois sans même un regard, en prêtant attention aux mouvements d'air causés par le déplacement d'autrui. Cette compétence kinésique du piéton a été mise à jour à la suite de l'étude des modes de détection des obstacles, dans le cadre de parcours urbains, chez les aveugles de naissance (Thomas, 1999, 1996). Cette étude révèle en effet que ceux-ci disposent de la capacité à « percevoir facialement » les obstacles volumineux et immobiles présents sur leur chemin : la sensation d'une légère pression au niveau du front, probablement causée par des mouvements d'air, le renseignerait sur la présence et l'emplacement de ce type d'obstacle. La suprématie de l'œil supplanterait cette « perception faciale » chez le piéton « ordinaire ». Cet accomplissement perceptif apparaît en outre situé dans l'espace et le temps : il a une contextualité dans la mesure où le piéton agit en fonction du milieu social dans lequel il est inséré et des qualités (sensibles, construites, aménagées) de son environnement ; il a également une temporalité

puisque ces compétences perceptives, sociales, motrices s'actualisent dans la dynamique du trajet et selon sa séquentialité.

En pratique, cet accomplissement perceptif se formalise à travers l'activité de configuration du passant. Le terme de configuration trouve ici sa signification dans la définition originelle du terme ; elle s'abstrait donc des nombreux sens qui lui ont été assignés dans des champs disciplinaires aussi variés que la poésie, la psychologie ou encore la sociologie. La notion de configuration désigne là le processus par lequel tout citadin opère, durant son trajet, la mise en forme de son environnement. Elle ne renvoie donc pas à l'idée de l'existence dans l'espace de données stables mais bien à celle d'une création continue de cet espace. Trois temps, inhérents à la séquentialité du parcours urbain, organisent cette activité configurante. Le premier temps permet au passant de sélectionner, dès son entrée sur le site, un (ou des) phénomènes sensibles remarquables. Il lui donne en outre l'occasion d'attribuer une identité particulière à chacun des lieux traversés. Telle place s'illustrera, ainsi, à l'oreille puis à la mémoire du passant par la prégnance et la particularité de son environnement sonore ; elle restera désignée comme la place du marché, moins pour l'activité qui s'y déroule effectivement en matinée que pour ce mélange de paroles et de bruits d'étals qui semble l'identifier. La seconde étape de cette activité de configuration offre au passant la possibilité de combiner, entre elles, les qualités sensibles d'un même site : il s'agit pratiquement de faire valoir la (ou les) modalité(s) sensible(s) les plus opératoires pour accéder à l'espace et à autrui. Ce second temps a lieu lors de l'immersion du passant dans l'espace. Dans ce cas, l'activité perceptive du piéton ne renvoie pas à la saisie de contenus psychiques ; elle constitue davantage une manière d'appréhender l'objet « espace » en fonction de situations spécifiques. Ainsi, et pour exemple, le passant pressé profitera probablement de l'existence au sol d'un revêtement lisse et sans aspérités pour accélérer le pas sans risque de chute ; de la même manière, de jeunes enfants tireront sans doute parti de la qualité de réverbération d'une rue, et de l'intelligibilité qu'elle procure à leurs paroles, pour s'invectiver à distance et jouer. Le troisième temps, enfin, s'accompagne d'un travail d'incorporation, dans le mouvement et l'échange, de ces potentialités d'action de l'environnement sensible. Il témoigne en cela d'une relation de co-détermination entre d'une part la construction perceptive du rapport au lieu et d'autre part les pratiques urbaines. Formulé autrement, cette « mise en forme sensible » de l'espace public urbain s'incarne dans les conduites des passants : dans la dynamique même

du parcours urbain, elle affecte à la fois l'action motrice du piéton, ses modes d'attention perceptive, sa gestuelle et sa posture dans l'espace. Pour exemple, les lieux perçus comme des lieux saturés engendrent bien souvent des conduites conflictuelles : la foule se masse, la proximité physique des corps oblige chacun à se replier sur soi et à limiter les mouvements des membres supérieurs, les pieds piétinent, les mouvements de la tête et du regard se multiplient, l'attention (visuelle et sonore du passant) se distribue pour anticiper à distance l'action de chacun. À l'inverse, les lieux tempérés conduisent le piéton à l'agrément : la déambulation rythme le pas de sa lenteur, les corps paraissent souples et relâchés, l'attention se fait flottante (Thomas, 2000).

Dans cette perspective, l'accessibilité du piéton à l'espace public urbain est subordonnée à la réussite du processus de configuration. Une situation handicapante naîtrait alors d'un échec (partiel ou total) de ce processus de configuration. Pour exemple, la multiplication des stimulations sensorielles dans un même lieu semble gêner l'activité de configuration du piéton. Dans ce cas, les phases de sélection et de composition se trouvent entravées ; la perception du piéton est alors mobilisée par l'évitement nécessaire des obstacles et l'adéquation de sa conduite à l'environnement. À l'inverse, une situation « habilitante » naîtrait d'une réussite du processus de configuration. Dans ce cas, l'environnement sensible de l'espace public urbain constitue un espace de ressources pour le piéton. Les trois phases du processus de configuration se trouvent confortées. Le piéton a de la facilité à structurer son attention, à organiser ses pratiques et les contextes dans lesquels elles prennent place.

Conclusion

Cet article met donc la thématique de l'accessibilité des piétons à l'espace public urbain à l'épreuve des situations citadines ordinaires. Notre parti-pris était le suivant : renverser la tendance de la réflexion actuelle à se centrer sur l'expérience cheminatoire particulière de la personne handicapée ; remettre au centre des débats la question de la mobilité du piéton, de sa diversité, des compétences qu'elle requiert, des liens qu'elle tisse nécessairement avec l'environnement et la collectivité. À l'issue de ce raisonnement, deux conclusions s'offrent à nous et complexifient le sujet.

Sur le plan pratique d'une part, l'idée d'une accessibilité unique et prédéfinie par les qualités construites et aménagées de l'espace est remise en cause. De la même

manière, l'étude conteste la normalisation des règles d'aménagement, et les solutions parfois figées qu'elle impose. Elle montre, à l'inverse, en quoi l'accès du piéton à la ville résulte d'un processus de création continue : selon les lieux, les moments, la présence ou pas de la foule, le piéton va ajuster son action en fonction des caractéristiques de l'environnement. Cette manière « d'agir » l'environnement résulte d'un travail dynamique de configuration, réalisé dans le temps du parcours urbain. Il engage à la fois les sens du passant et les potentialités d'action offertes par l'environnement sensible. Formulé autrement, l'accès du piéton à la ville résulte d'un ajustement permanent entre ces potentialités et les conduites. Ce processus sensible demeure variable : à chaque sens correspond une manière particulière d'appréhender l'espace et de mettre en forme les contextes de l'action. En ce sens, il ne peut exister de solution d'aménagement idéale-typique et adaptée à chacune des situations.

Dans le champ de la conception, la réception de ce type de résultat bouleverse les connaissances et les habitudes acquises. En proposant finalement une grille de lecture et d'évaluation de l'espace perçu en mouvement, nous questionnons d'abord le bien-fondé d'une réflexion centrée essentiellement sur les techniques de déplacement du passant. En effet, l'accessibilité d'un lieu résulte autant de sa capacité à faciliter le déplacement physique de l'homme que de sa propension à permettre la coexistence de modes d'habiter et de configurer l'espace. Plus que le seul accès physique du piéton à l'espace public urbain, il s'agit donc de prendre en compte son accès perceptif et la capacité de l'environnement à le « mettre en prise ». De la même manière, en mettant l'accent sur les trois temps du processus de configuration, nous abordons un aspect très souvent négligé de l'accessibilité du piéton à la ville : sa dimension temporelle. Or l'espace de la perception en mouvement apparaît bien comme un espace mouvant, recomposé dans sa forme et évalué dans ses qualités, au gré du pas. De fait, des questions pratiques se posent au champ de la conception : comment concevoir et aménager l'espace-temps du parcours urbain ? existe-t-il finalement une accessibilité qui ne soit pas de l'ordre de l'aménagement urbain ?

Sur le plan conceptuel d'autre part, l'étude met en avant la dimension pratique de la perception située : l'activité de configuration du passant lui permet à la fois de déchiffrer l'environnement dans lequel il circule, de s'orienter, de se déplacer et de respecter les règles de civilité communément admises en public. En ce sens, le rôle de la perception n'est limité ni à un rôle d'information, ni à un rôle de cadrage des actions ordinaires : elle instrumente l'accès du piéton à la ville et organise les contextes même de l'action. Cette accessibilité physique et perceptive du

piéton ne concerne pas uniquement la mobilité urbaine : la perception « agit » autant le déplacement du piéton que les modalités de sa rencontre ou de sa coexistence avec autrui. Dans le même temps, l'étude fait le point sur l'efficace (moteur et social) de l'environnement sensible : ce dernier constitue à la fois le support et la matrice des pratiques urbaines. Formulé autrement, l'environnement sensible de l'espace public urbain détient un pouvoir spatialisant et socialisant sur les pratiques ordinaires du piéton. Des travaux antérieurs du Cresson avait permis de révéler les potentialités de l'environnement sonore ou visuel ; cette étude les complète en révélant notamment le rôle de certaines configurations audiovisuelles dans le déplacement du passant et la mise en forme de sa relation à autrui (Thomas, 2000). Elle amorce également une réflexion nouvelle sur l'importance de la modalité tactile (podo-tactile mais aussi kinésique, haptique, proprioceptive) dans l'accès du piéton à la ville.

Enfin, sur le plan méthodologique, le détour par l'expérience cheminatoire de la personne handicapée pour penser l'accessibilité de tous à la ville présente un intérêt heuristique. En remettant en cause la validité d'une spécificité du déplacement handicapé, elle nous permet de faire valoir la diversité des modes d'accès à l'espace. De ce point de vue, « le handicap (au même titre que l'habilitation) constitue un degré parmi d'autres dans l'accessibilité urbaine » (Thomas, 2000). En favorisant enfin une réflexion sur les situations de perception problématique, elle nous conduit aujourd'hui à poser la question du droit à la différence et de la nécessaire re-spécification du langage de l'accessibilité.

Rachel THOMAS
Laboratoire CRESSON – CNRS UMR 1563
École d'architecture
60, avenue de Constantine
BP. 2636
38036 Grenoble Cedex 2
rachel.thomas@grenoble.archi.fr

Bibliographie

AUGOYARD, JF (1998). « Eléments pour une théorie des ambiances architecturales et urbaines », *Les cahiers de la recherche architecturale*, n°42/43, pp.13-23.

AUGOYARD, JF (1991). « Les qualités sonores de la territorialité humaine », *Architecture et comportement*, vol. 7, n°1, pp.13-24.

- BACHELIER, C (2000). *Accessibilité de la voirie, des transports, du cadre bâti et du tourisme : législation, réglementation, normes et recommandations*. Paris, MELT.
- CHELKOFF G, THIBAUD JP (1997). *Ambiances sous la ville. Une approche écologique des espaces publics souterrains*. Grenoble, CRESSON.
- COULON, A (1987). *L'ethnométhodologie*. Paris, P.U.F, ("Que sais-je ?" n°2393).
- COULTER J, PARSONS ED (1990). « The praxiology of perception : visual orientations and practical action », *Inquiry. An interdisciplinary Journal of Philosophy*, vol.33, n°3, pp.251-272.
- GIBSON, JJ (1986). *The ecological approach to visual perception*. London, L.E.A.
- GOFFMAN, E (1974). *Les rites d'interaction*. Paris, Ed. de Minuit.
- GOFFMAN, E (1973). *La mise en scène de la vie quotidienne : 1. La présentation de soi. 2. Les relations en public*. Paris, Ed de Minuit.
- LEE JRE, WATSON R (1992). « Regards et habitudes des passants », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°57/58, pp.101-109.
- LEVY, E (1994). « L'accessibilité à l'épreuve » in. I. Joseph (ed.) *Gare du Nord : mode d'emploi*. Plan Urbain, RATP, SNCF, n°96, pp. 181-240.
- ODION JP, THIBAUD JP (1987). *Culture sonore en chantier*. Grenoble, CRESSON, Rapport pour le Plan Construction et Habitat.
- OMS (1988). *Classification internationale des handicaps, déficiences, incapacités, désavantages*. Organisation Mondiale de la Santé (OMS), Institut National de la Santé et de la Recherche Médicale (INSERM), Centre Technique National d'Etudes et de Recherches sur les Handicaps et les Inadaptations (CTNERHI).
- QUERE, L (1990). « Agir dans l'espace public » in Pharo P et Quere L (eds), *Les formes de l'action*, Paris, Ed. de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Raisons Pratiques, pp. 85-112.
- RELIEU, M (1994). « Les catégories dans l'action : l'apprentissage des traversées de rues par des non-voyants » in Pharo P et Quere L (eds), *Les formes de l'action*, Paris, Ed. de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Raisons Pratiques, pp.185-218.
- SANCHEZ J, VELCHE D (1996). *Vécus et usages de la gare de Lyon par des personnes handicapées*. Paris, CTNERHI, pp. 9-65.
- THIBAUD, JP (1992). *Le baladeur dans l'espace public urbain : essai sur l'instrumentation sensorielle de l'interaction sociale*. Thèse de 3° cycle en urbanisme, Université Pierre Mendès-France.
- THOMAS, R (2000). *Ambiances publiques, mobilité, sociabilité. Approche interdisciplinaire de l'accessibilité piétonnière des villes*. Thèse de Doctorat en sciences pour l'ingénieur. Filière doctorale Ambiances Architecturales et Urbaines : Université de Nantes, Ecole Polytechnique, Laboratoire CRESSON.
- THOMAS, R (1999). « Cheminer l'espace en aveugle : corps stigmatisé, corps compétent », *Alinéa*, n°9, pp.9-24. (Grenoble, Association Trapèzes).
- THOMAS, R (1996). *Les conduites piétonnières des non-voyants en ville*. Mémoire pour le DEA "Ambiances architecturales et urbaines", Grenoble, CRESSON.

RESUMES

L'accessibilité des piétons à l'espace public urbain : un accomplissement perceptif situé

Cet article met la notion d'accessibilité à l'espace public urbain, à l'épreuve des situations de cheminement ordinaires. La thématique du handicap des personnes, qui oriente aujourd'hui encore les débats, est donc dépassée. Il s'agit de montrer en quoi l'accès du piéton à la ville résulte d'un processus d'ancrage pratique et perceptif. La notion de configuration sensible structure le raisonnement : l'activité configurante du piéton consiste, dans le temps et la dynamique du parcours urbain, à saisir, associer puis s'approprier les ressources fournies à l'action par l'environnement sensible. À terme, cet acte de configuration procède d'une mise en forme de l'environnement. Il permet au piéton de déchiffrer l'espace, de s'orienter, d'ajuster sa marche et sa conduite en fonction de la présence (ou pas) d'autrui.

The accessibility of pedestrians to urban public space : a perceptive and embedded accomplishment

This paper raises the issue of accessibility in urban public space. In focusing on ordinary walking situations, it is possible to challenge the major trend of research related to disabled people. This paper shows how accessibility of pedestrians relies on a perceptive and embedded fulfilment. It introduces the idea of a « sensory configuration » : the configuring activity of pedestrian consists in catching, associating and finally appropriating resources delivered by the sensory environment. This activity enables pedestrians to decode their immediate surroundings, to orient themselves and to adjust their behaviour according to others.