

Le corps en mouvement : plaidoyer pour une lecture cinétique de la ville

Sonia Lavadinho, anthropologue urbaine et fondatrice du cabinet Bfluid

Voir la ville. La voir comme on ne l'a jamais vue. La voir, non pas en l'embrassant tout entière du regard depuis le haut d'une quelconque colline. Non pas comme un panorama qui se déploie dans le lointain en se faufilant entre les méandres d'un fleuve au fur et à mesure que l'on déroule le parchemin qui l'abrite, comme il est d'usage au Moyen Âge, bien avant que l'on puisse avoir recours à l'effet de perspective. Non, ici nous allons la voir depuis nos pieds, et non pas depuis nos yeux. Voilà que l'on adopte un prisme inhabituel. La plupart du temps, la vue déployée sur la ville est statique. Ici, notre mise en récit sur la ville se fera au prisme du corps en mouvement : il s'agit donc d'une approche résolument cinétique. Ce n'est pas ce que le piéton voit, mais ce qu'il perçoit *pendant* qu'il bouge. Entre les deux, il y a tout un monde !

Nous oublions trop souvent que nous possédons un sixième sens qui se nomme la proprioception ; il s'agit là de la capacité de notre corps à faire remonter à notre cerveau nos sensations internes lorsque nous bougeons. Sentir votre bras qui oscille, votre jambe qui avance, votre pied qui se pose sur le sol, tout cela relève de la proprioception. Ce sens est très utile pour savoir comment va notre corps, mais aussi où il va, où il se situe à chaque instant dans l'espace qui nous entoure. Avoir conscience de la position et des mouvements de chaque segment du corps permet au système nerveux central de traiter les informations nécessaires à l'ajustement des contractions musculaires essentielles au mouvement et au maintien des postures et de l'équilibre. Sans proprioception, nous ne pourrions pas marcher, ni connaître les effets du monde sur notre corps.

André Bullinger a pu démontrer, avec son approche *sensori-tonique* dans le domaine de la psychologie du développement cognitif chez l'enfant, que c'est justement lorsque le bébé est actif que son sens du monde se construit, dans cette interaction constante entre les perceptions du monde extérieur et les sensations toniques profondes du corps. Il n'y a pas de perception sans motricité. La proprioception contribue ainsi de façon beaucoup plus importante qu'on ne le croit à notre lecture multi-sensorielle du monde. Plus encore que la vision ou l'ouïe, c'est elle qui nous permet de savoir que nous existons face au monde, et que le monde existe face à nous. C'est au fil de cette danse qui consiste à mettre un pied l'un devant l'autre que, tous les jours, nous faisons l'expérience concrète de qui nous sommes et comment nous nous positionnons par rapport à ce monde qui nous entoure.

Dialoguer avec la ville, là encore, n'est pas simplement une affaire de regard ou même d'écoute. Les prises¹ qui nous permettent le plus d'interagir avec la ville sont de nature proprioceptive : la conscience de comment nos chaussures protègent nos pieds en négociant du mieux qu'elles peuvent ces pavés trop glissants ou ce bitume fondant sous le soleil, la conscience de comment nos habits à même notre peau vont frôler d'un peu trop près une façade, un banc ou encore un autre corps en mouvement, la conscience de comment notre dos appuyé contre l'écorce rugueuse d'un arbre ou le métal froid d'un lampadaire nous permet de prendre appui et nous reposer un instant, la conscience de comment notre cou se penche pour mieux saisir une brèche de ciel entre deux immeubles ou un détail inaperçu jusqu'alors sur la frise d'une fenêtre au-dessus de notre tête : c'est via la proprioception que nous pouvons saisir au mieux toute la richesse offerte par la texture toujours changeante de nos trajets. C'est par notre propre mouvement que nous pouvons le mieux rentrer en contact avec la ville et profiter de tout ce que la ville a à nous offrir. En nous branchant très concrètement sur tout ce qu'il se passe autour de nous, en nous rendant attentifs non pas simplement à notre environnement, mais à la façon dont ce dernier nous affecte dans nos propres désirs de mouvement, la proprioception va influencer sur notre rythme, nous faire faire des pas de côté, et même nous inciter à ralentir, voire à nous arrêter. La ville n'en sera que mieux vécue, mieux appropriée lorsqu'il nous est donné de varier à loisir nos postures et nos vitesses.

Ce dialogue constant entre la ville et nous-mêmes peut être renforcé par un spectre plus large de nos engagements sensoriels lorsque nous la traversons, mais il peut aussi être renforcé de façon proactive par la ville elle-même, par la façon dont elle est aménagée afin d'engager les sens, et notamment le sens proprioceptif. À cet égard, il y a des villes plus capables d'engager notre attention que d'autres, tout simplement car elles savent mieux se mettre en scène et mettre nos propres corps en scène. Elles font exprès de la place pour accueillir nos multiples sensorialités : et il n'y a pas de hasard si ce sont précisément ces villes-là qui ressortent dans les palmarès des villes les plus attractives. Les « villes du dehors », comme je les nomme, sont des villes qui ont su capitaliser sur leurs rues, leurs places, leurs parcs, pour engager à chaque instant le corps en mouvement. Ce sont des villes qui donnent envie de bouger, au sens propre comme au figuré. Elles offrent des prises plus

¹ Au sens des « affordances » définies par James Gibson comme les possibilités d'action sur les objets qui sont suggérées par les objets eux-mêmes, de façon intuitive. Il s'agit de la façon dont les objets eux-mêmes nous poussent à agir. Pour que les affordances soient activées, faut-il encore que nous soyons équipés pour agir. Ainsi des prises d'escalade, pour lesquelles il nous faudra bien une corde. Un escalier ne pourra être gravi que si nous faisons certains gestes bien précis qu'un nourrisson n'est pas encore en capacité d'effectuer. Quant à la portière de notre voiture, elle ne pourra être ouverte qu'au moyen de la clé appropriée. Les objets du monde sont constamment en train de dialoguer avec nous, au sens qu'ils nous envoient des messages pour que nous agissions sur eux. Ce que nous faisons, ou pas, en fonction précisément de la façon dont nous sommes plus ou moins bien équipés pour agir.

nombreuses et plus diversifiées qui permettent d'ancrer des expériences au quotidien plus fortes, plus riches, plus intenses. L'on ne se lasse jamais de les parcourir et d'en découvrir encore tous les recoins cachés, au détour de l'une ou l'autre venelle oubliée dont on ne sait plus très bien où elle va nous faire aboutir... Il n'y a pas que dans les centres-villes, anciens ou contemporains, que les villes se livrent ainsi à nos explorations. Tout faubourg, toute campagne, urbaine ou plus rurale, tout territoire de l'entre-deux de nos villes peut également se prêter à ces réinterprétations du sens que nous pouvons donner à notre quotidien par nos déplacements, du moment que ces territoires se prêtent au jeu d'être investis par le corps en mouvement. Et cela peut se faire de bien des manières, la marche étant évidemment celle qui nous vient la plus immédiatement à l'esprit. Mais bien entendu, tout ce qui permet d'augmenter la marche par des sensations de glisse urbaine peut aussi contribuer à de nouvelles appropriations de la ville par le corps en mouvement : vélo, skate, rollers, trottinette, monoroue sont autant de nouvelles micromobilités urbaines qui se multiplient aujourd'hui sur nos trottoirs et nos chaussées, et qui nous font à encore apprécier la ville autrement en mettant notre corps en mouvement de multiples manières, toujours plus diverses et variées...

Face à ces envies citoyennes de s'approprier davantage les villes par la marche ou la glisse, celles-ci adoptent généralement l'une de ces trois postures : des politiques répressives, des politiques du laisser-faire, ou des politiques proactives en faveur des modes actifs. Dans ce qui va suivre, nous mettrons l'accent sur les politiques proactives, qui se révèlent être les plus porteuses afin d'assurer un dialogue fécond entre ville et piétons (augmentés ou non), et aussi les plus payantes, littéralement, en matière de valeur économique, le lien entre marchabilité et PIB ayant été démontré par des études exhaustives aux États-Unis² et ailleurs dans le monde³. Les villes qui assument des politiques proactives en faveur du corps en mouvement vont avant tout décider d'offrir plus d'espace pour déambuler, à la fois sur toute la longueur et surtout sur toute la largeur de la rue, cheveux au vent, plutôt qu'avec des coques qui entourent nos corps, comme le feraient des villes plus orientées vers l'accueil de la voiture.

Plus d'espace, et surtout de l'espace libéré au centre de la rue, permet d'engager le corps en mouvement de façon plus intense en prise avec la ville tout autour de nous. Comme cela nous arrive, lorsque nous nous situons au centre d'une place et que nous pouvons regarder partout à 360° : c'est tout à fait magique de pouvoir se situer au centre d'une rue et l'appréhender tout entière de part en part. Lorsque nous marchons ainsi tout à notre aise dans une rue où l'on nous donne la possibilité de déployer notre corps en mouvement de façon vraiment généreuse, nous déployons simultanément 3 typologies perceptives de la ville qui nous entoure, dans les trois dimensions de l'espace : la perception du sol qui défile sous nos pieds, la perception des façades à hauteur du regard, et la perception des verticalités et des repères à large focale au-dessus de nos têtes. C'est en expérimentant ces trois dimensions de façon cinétique que nous éprouvons la ville comme une entité vivante.

Les métropoles du XXI^e siècle, qui adoptent cette philosophie de développement à la fois cinétique et biophyllique, cherchent à répondre aux défis de l'économie expérientielle⁴ en déployant une ingénierie de l'enchantement qui génère une vraie qualité urbaine, tant dans l'aménagement de leurs espaces publics que de leur cadre bâti, afin d'encourager les citoyens à expérimenter au quotidien ce type de perceptions. En ce sens, des « villes du dehors » comme Copenhague, Stockholm, Bilbao, Zurich, Hambourg, Graz, Berlin, Ljubljana, Helsinki, Vancouver, Montréal, Portland, Buenos Aires, Auckland, Oslo, Valence, Malmö, Innsbruck ou Göteborg, et, en France, Nantes, Rennes, La Rochelle, Le Havre, Dijon, Montpellier ou encore Saint-Étienne font tout ce qui est en leur pouvoir pour aménager de façon très proactive un cadre de vie plus innovant, plus résilient, plus vert et plus respirable qui leur permet de se positionner dans le peloton de tête des villes expérientielles. Malgré (et sans doute même plutôt à en raison de) leur taille plus modeste, les métropoles de deuxième rang devancent d'ailleurs souvent les métropoles de premier rang en matière d'attractivité lorsqu'on les compare à l'aune d'indicateurs centrés sur la qualité des expériences qu'elles sont en capacité d'offrir à leurs citoyens.

Ce cadre de vie expérientiel se doit d'être promu de façon transversale par l'activation simultanée de multiples politiques publiques : culture, sports et loisirs, accueil de la petite enfance, société du savoir et *smart city* ou encore nature en ville et biodiversité sont quelques-uns des domaines clés qu'il s'agit de mobiliser, autant que les domaines plus classiques de l'aménagement urbain, la promotion économique ou la mobilité.

² HADDEN LOH Tracy., LEINBERGER Christopher B., CHAFETZ Jordan, *Foot Traffic Ahead*, The George Washington University, Center for Real Estate and Urban Analysis, Smart Growth America and Cushman & Wakefield, 2019.

³ TOLLEY Rodney, *Good for Business : the benefits of making streets more walking and cycling-friendly*, National Heart Foundation of Australia, Victoria 1, 2011.

⁴ L'économie expérientielle, comme son nom l'indique, fait référence à une réalité urbaine où la valeur ajoutée de l'économie productive se centre sur les expériences, plus que sur les matières premières, les produits et les services. Aujourd'hui déjà, un pourcentage croissant du PIB généré au sein des principales métropoles mondiales provient d'industries actives dans l'économie expérientielle : culture, hospitalité, *gaming*, connaissance, sport, bricolage, voyage comptent parmi les domaines précurseurs aujourd'hui au front de ce tournant expérientiel. La prochaine décennie connaîtra le point de bascule où la majorité du PIB urbain sera le fait d'industries actives dans la production d'expériences, au détriment de l'industrie des services aujourd'hui dominante. Le facteur différenciant entre expérience et service est le rôle actif du récipiendaire dans la co-construction de l'expérience. C'est le vécu personnel et proactif de celui qui la vit qui confère à l'expérience à la fois son caractère unique et sa valeur ajoutée.

Mais bien entendu, le cadre de vie urbain commence par le cadre proprement physique dans lequel va pouvoir se déployer l'expérience de la ville. Il est dès lors fondamental de mener une vraie réflexion de design urbain qui soit capable d'envisager la refonte de fond en comble de la plus petite unité de sens morphologique qui fait la ville : la rue. Dans cette perspective, quatre stratégies de valorisation de la rue peuvent être mises en œuvre avec succès pour contribuer à une lecture cinématique de la ville comme étant une ville expérientielle : les stratégies de valorisation des rez-de-chaussée, les interventions artistiques, notamment sur les façades, les espaces en friche et les espaces fonctionnels, la présence d'éléments de nature, et enfin la mise en scène des autres corps en mouvement dans la ville.

Ces « villes d'ailleurs » sont aussi pour la plupart – et il ne s'agit pas d'un hasard – les mêmes villes qui viennent de faire la une des médias du monde entier car elles ont décidé de consacrer une part non négligeable de leur réseau viaire au corps en mouvement. Nous avons encore vu tout récemment, dans le contexte du déconfinement post-Covid, des villes comme Oakland aux États-Unis, Auckland en Nouvelle-Zélande ou Vancouver au Canada mettre à disposition des piétons et des cyclistes des centaines de kilomètres de rues et oser des opérations radicales d'urbanisme tactique pour faire bouger très rapidement le statu quo de leurs rues. C'est qu'il ne faut pas oublier que la rue, c'est l'ADN de la ville. Avec la responsabilité de la gestion de 17 km d'autoroutes urbaines, 483 km de routes métropolitaines et surtout 2 850 km de voies communales, Toulouse possède un réseau routier qui se situe dans la moyenne des grandes métropoles françaises, et possède donc, tout comme elles, de grandes marges de manœuvre pour faire évoluer ce réseau en se posant la question fondamentale : à quoi sert une rue et comment redistribuer les kilomètres en faveur de la fonction civique, plus qu'en faveur de la fonction purement circulatoire ? Dans un contexte où les kilomètres de voirie sont à la fois surabondants et de plus en plus coûteux à entretenir, et alors même que le manque d'espace est criant pour pouvoir respecter correctement les règles de distanciation physique, il ne paraît pas aberrant d'entamer une réflexion à l'échelle métropolitaine permettant de réallouer un pourcentage de l'ordre de 10 % ou 15 % de la voirie en priorité aux corps des humains, pour faire mieux bouger autant que pour favoriser les échanges et les sociabilités. Cela aurait pour avantage immédiat une usure moindre et une beaucoup plus longue durée de vie des voiries, et introduirait la possibilité de transformer certaines de ces trames grises en trames vertes : apaiser les vitesses et mieux partager l'espace, désasphalter et végétaliser, réintroduire de la fraîcheur par une présence plus importante de l'eau en ville, créer des « corridors santé » agrémentés de canopées de verdure par la présence massive d'arbres plantés seraient autant de façons de faire du bien à la santé des populations, de lutter efficacement contre les îlots de chaleur et les effets caniculaires du changement climatique et de libérer les sommes conséquentes d'entretien des routes ainsi économisées, afin de les investir plutôt dans des mesures plus efficaces permettant d'augmenter la résilience urbaine, la vitalité économique et commerciale et le lien social.

Je plaiderai ainsi pour conclure en faveur du déploiement d'une vraie stratégie métropolitaine d'activation de la rue qui prenne la forme d'une politique publique à part entière, à laquelle il s'agit d'octroyer un budget et des ressources humaines spécifiques qui soient à la hauteur des enjeux que cela représente pour l'attractivité de la ville dans le contexte de démarrage, non seulement d'une nouvelle mandature politique, mais d'une décennie charnière pour les futures reconfigurations urbaines du « monde de l'après ».