



**HAL**  
open science

# Les mises en ambiance de la ville apaisée. Paradoxes et risques d'une aseptisation programmée

Rachel Thomas

► **To cite this version:**

Rachel Thomas. Les mises en ambiance de la ville apaisée. Paradoxes et risques d'une aseptisation programmée. *Géo-Regards: Revue Neuchâteloise de Géographie*, 2020, *Varia* (13), pp.179-194. hal-03174902

**HAL Id: hal-03174902**

**<https://hal.science/hal-03174902>**

Submitted on 19 Jul 2021

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Société neuchâteloise de géographie  
Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel



# GÉO-REGARDS

REVUE NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE

VARIA



# **GÉO-REGARDS**

**REVUE NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE**

**VARIA**

**N° 13, 2020**

**SOCIÉTÉ NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE  
ET INSTITUT DE GÉOGRAPHIE DE L'UNIVERSITÉ DE NEUCHÂTEL**

**ÉDITIONS ALPHIL-PRESSES UNIVERSITAIRES SUISSES**

© Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2021

Case postale 5

CH-2002 Neuchâtel 2

www.aphil.ch

www.aphilrevues.ch

© Société neuchâteloise de géographie, www.s-n-g.ch

© Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel, www.unine.ch/geographie

*Géo-Regards: revue neuchâteloise de géographie* est une revue à comité de lecture issue de la fusion du *Bulletin de la Société neuchâteloise de géographie* et de *Géo-Regards: cahiers de l'Institut de géographie*. *Géo-Regards* est, entre autres, référencé par Elsevier (Scopus), sur le portail Mir@bel, et par le Comptoir des presses d'universités. La revue figure sur la liste des revues scientifiques de l'Union géographique internationale.

N° 13, 2020

ISSN 1662-8527

Abonnements

L'adhésion à la Société neuchâteloise de géographie comprend l'abonnement à *Géo-Regards: revue neuchâteloise de géographie*.

Cotisations annuelles: membre ordinaire: 40 fr.; couple: 60 fr.; étudiant(e): 20 fr. Abonnement (sans adhésion): 33 fr.

Société neuchâteloise de géographie

Case postale 53

2006 Neuchâtel

www.s-n-g.ch

Vente directe et librairie

Éditions Alphil-Presses universitaires suisses

Case postale 5

2002 Neuchâtel 2

commande@aphil.ch

Vente version électronique

www.aphilrevues.ch

Rédacteurs en chef

Étienne Piguet (Université de Neuchâtel)

Patrick Rérat (Université de Lausanne)

Comité scientifique  
et de rédaction

Roger Besson (Uni. de Neuchâtel), Patrick Bottazzi (Uni. de Berne), Frédéric Dobruszkes (Uni. libre de Bruxelles), Marion Ernwein (Uni. of Oxford), Marie-Christine Fourny (Uni. Grenoble Alpes), Jean-Marie Halleux (Uni. de Liège), Hugues Jeannerat (Uni. de Neuchâtel), Francisco Klauser (Uni. de Neuchâtel), Laurent Matthey (Uni. de Genève), Raffaele Poli (Uni. de Neuchâtel), Martine Rebetez (Uni. de Neuchâtel), Jean Ruegg (Uni. de Lausanne), Joëlle Salomon Cavin (Uni. de Lausanne, responsable de la présentation des thèses), Ola Söderström (Uni. de Neuchâtel), Thierry Theurillat (Haute École Arc), Mathieu van Crielingen (Uni. libre de Bruxelles)

Secrétaire de rédaction

Léonard Schneider (Université de Neuchâtel)

Traduction des résumés

Hubert Rossel et les auteurs

Photographies de couverture

Zoé Codeluppi, Jérémie Sanchez, Sven Daniel Wolfe

Responsable d'édition

Sandra Lena, Éditions Alphil-Presses universitaires suisses

# LES MISES EN AMBIANCE DE LA VILLE APAISÉE PARADOXES ET RISQUES D'UNE ASEPTISATION PROGRAMMÉE<sup>1</sup>

RACHEL THOMAS, CRESSON–UMR 1563 Ambiances, Architectures, Urbanités  
Université Grenoble Alpes–École nationale supérieure d'architecture,  
rachel.thomas@grenoble.archi.fr

## RÉSUMÉ

*En trente ans, l'engouement pour la marche en ville a nourri l'espoir d'un modèle d'urbanité plus apaisé. Cet article examine ce modèle, en portant plus particulièrement son attention sur le travail de mise en ambiance des espaces publics au Québec et en France. Après en avoir retracé les tendances fortes et exposé les critiques qu'il suscite, je m'interrogerai sur la façon dont il s'incarne dans le quotidien du piéton. À partir de deux exemples issus d'enquêtes de terrain menées à Montréal et à Grenoble, je qualifierai le paradoxe des ambiances de l'apaisement ainsi que les arts de se mouvoir et les impressions qu'elles dessinent.*

*Mots-clés : ambiances, apaisement, marche, piéton, sensations.*

Les changements physiques et d'ambiance de la ville dépendent autant d'évolutions techniques que de mutations sociétales. Depuis trente ans, la montée des préoccupations environnementales (lutte contre le réchauffement climatique, réduction des déchets, protection de la biodiversité) et de santé publique (campagnes contre l'obésité et les maladies cardiovasculaires) modifie la planification des mobilités. En France, des municipalités travaillent au développement des modes de transport

---

<sup>1</sup> Cet article reprend les arguments du manuscrit suivant : THOMAS Rachel, 2018 : *Une critique sensible de l'urbain*, HDR en Sciences humaines et aménagement, Communauté Université Grenoble Alpes, Cresson. Il ne développe toutefois que deux études de cas (Grenoble et Montréal) sur les trois déployées au chapitre 2, le cas de Salvador de Bahia renvoyant davantage à une analyse des processus de pacification des espaces publics brésiliens.

«doux»<sup>2</sup> (vélos, deux-roues non motorisés, transports en commun). Ailleurs, des plans piétons (à Londres, à Oslo) ou des projets d'écométropole (à Copenhague) se généralisent pour favoriser la marchabilité des quartiers centraux.

Si la marche émerge dans ces programmes comme un enjeu du développement durable, elle apparaît aussi comme le pivot d'un nouveau modèle d'urbanité : «*la ville apaisée*» (DUMONT, VON DER MÜHLL, 2006). Dans les communes usant de ce quasi-label, l'accès à une meilleure qualité de vie est érigé en garantie. En redonnant aux espaces publics leur fonction de supports de liant social et en favorisant un partage équitable entre les usagers, la ville apaisée offrirait au citoyen une harmonie et une convivialité confisquées par la prééminence du trafic routier. Outre des formes de lenteur en ville, ce modèle convoque fortement le sensible – la qualité de vie renvoyant quasi exclusivement aux qualités des espaces et aux impressions du citoyen. Or, cette mobilisation du sensible nourrit – sinon un «*urbanisme affectif*» (ANDERSON, HOLDEN, 2008) – des formes d'esthétisation des espaces (GRAVARI-BARBAS, 1998) et de mises en ambiance qui questionnent (ZARDINI, 2005 ; AUGOYARD, 2011 ; BREVIGLIERI, 2013 ; THOMAS, 2010, 2018).

Cet article examine ces mises en ambiance de la ville apaisée en France et au Québec. Nous en retraçons les tendances fortes et les critiques, puis nous nous interrogeons sur la façon dont elles s'incarnent dans le quotidien du piéton. Nous qualifions ensuite des ambiances de l'apaisement, les arts de se mouvoir et les sensations qu'elles génèrent à partir des résultats d'enquêtes empiriques menées Quartier international à Montréal et Grands Boulevards à Grenoble.

## **LES DISPOSITIFS SPATIAUX ET AMBIANTAUX DE L'APAISEMENT TENDANCES FORTES EN FRANCE ET AU QUÉBEC**

### **PIÉTONNISATION ET ÉTANCHÉIFICATION DES FLUX**

En France, récemment au Québec, la piétonnisation est la solution privilégiée par les pouvoirs publics pour apaiser la ville. Elle repose sur un changement des pratiques par la contrainte : bannir le recours aux véhicules motorisés dans un périmètre défini. Ce type d'opération a d'abord concerné les secteurs commerçants du centre avant de s'étendre à ceux situés en périphérie, jugés attractifs grâce à une offre urbaine diversifiée (espaces verts, marchés de quartiers, complexes sportifs ou culturels). Deux arguments sont en sa faveur : reconquérir l'espace confisqué aux piétons par la voiture, freiner la lente dégradation de l'environnement urbain.

De nombreuses agglomérations ont recours à la piétonnisation partielle de leur centre. En France, dès 1971, la ville de Lyon interdit la circulation routière dans le quartier des universités entre 8 heures et 20 heures puis piétonnise les rues de la République et Victor Hugo en 1975 et 1976 (BALDASSERONI, 2018). À Strasbourg depuis 2012, 2 km de chaussée sont dédiés à la marche entre la gare et le quartier de Neudorf. À Montréal, le programme de «*rues piétonnes et partagées*» a permis la

<sup>2</sup> On parle aussi de modes «actifs». L'utilisation de ces expressions dépend de la perspective à partir de laquelle on envisage le recours à la marche et au vélo. L'approche environnementale recourt à l'expression «mode doux» par opposition aux modes motorisés. L'approche santé préfère l'expression «mode actif», en insistant sur le niveau d'activité physique lié à ces pratiques.

piétonnisation sur cinq mois de la rue Sainte-Catherine dès 2008. À défaut d'interdire totalement l'accès et la circulation des voitures, d'autres métropoles optent pour un meilleur maillage de leur territoire en transports en commun. Ces nouveaux aménagements urbains dépassent la vocation unique qui était la leur initialement : non plus réaliser des espaces de chalandise concurrençant les centres commerciaux, mais penser la circulation des piétons dans des trames articulées (trame verte, de circulation motorisée, de transports collectifs).

D'autres tendances sont observables. L'une d'entre elles consiste à étanchéifier les flux de circulation. Adopté dès les années 1950 pour contrôler les conduites sociales, ce principe d'ingénierie urbaine permet aujourd'hui de réinvestir les espaces centraux. Afin de favoriser un partage équitable de la voirie, les différents flux (piétons, deux-roues, transports en commun, véhicules motorisés) sont séparés dans des couloirs de circulation dédiés. Des pictogrammes au sol, voire l'usage de la couleur, précisent la fonction de chacun. Une seconde tendance consiste à aplanir et à désencombrer les surfaces au sol. Au nom du principe de la ville accessible pour tous, les ressauts ou obstacles sont éliminés et les trottoirs élargis ou éliminés. Cette piétonnisation des centres urbains s'accompagne parfois d'un retour en force du tramway, notamment en France. Électrique et moins cher que le métro, permettant des déclinaisons multiples en termes de *design*, il opère comme un outil de la requalification urbaine – son installation s'accompagne souvent d'un réaménagement paysager – et comme un élément clé du cadre de vie – silencieux, écologique, il assure au citadin un confort de déplacement.

En France, le développement de zones de rencontre constitue une dernière tendance remarquable de ce processus d'apaisement. Cet espace de circulation favorise la cohabitation des modes de transport en induisant un système de priorité aux piétons et en limitant la vitesse des véhicules à 20 km/h.

### ESTHÉTISATION ET (RE)NATURATION DES ESPACES PUBLICS

Cette extension du périmètre piéton s'accompagne d'opérations de requalification et d'embellissement des espaces publics. Leur fonction est double : accroître leur attractivité et diminuer les tensions liées à la vie urbaine. Nombreux sont ainsi les quartiers de centre-ville que l'on piétonnise en recourant à des décors urbains (SENNETT, 2002 ; JEUDY, BERENSTEIN-JACQUES, 2006 ; PAQUOT, 2006) empruntant au passé : installation de rigoles évoquant le caniveau médiéval, utilisation du pavé piéton vieilli, implantation de candélabres et de mobilier urbain stylisés. La mise en œuvre de plans-lumière se généralise pour lutter contre les nuisances visuelles, baliser des parcours la nuit et protéger les animaux nocturnes. Des scénographies lumineuses sont aussi réalisées, conférant aux espaces – sinon une identité propre – un cachet supplémentaire. Enfin, nombreux sont ces quartiers que l'on naturalise en réintroduisant des éléments longtemps minorés en ville : le végétal (installation de zones d'aménagements protégés, plans de fleurissement, développement des toits végétalisés), l'eau (implantation de fontaines, brumisateurs et bassins), le sable (aménagement de plages hors sol éphémères).

À chaque fois, l'objectif de ces mises en ambiance est de transporter le piéton dans des espaces-temps décalés où le niveau des stimulations sensorielles (bruits, odeurs, lumières, chaleur) est abaissé et où l'expérience d'une « *parenthèse enchantée* » (BOUTAUD, 2007) est possible.



## DÉPOLLUTION, DÉSODORISATION ET INVISIBILISATION DU DÉSORDRE

Ces pratiques ne sont pas nouvelles, les aménagements de l'espace urbain à des fins pratiques, esthétiques et de salubrité publique se renouvelant dans l'histoire des villes occidentales (CHOAY, 1965). Mais cette attention portée à la propreté des espaces urbains s'accroît. La ville du XXI<sup>e</sup> siècle lutte contre la pollution visuelle : amoindrissement des surfaces allouées aux affiches publicitaires, recouvrement des tags sur les murs, nettoyage des tâches de chewing-gum sur les sols. Le recours au béton pour le traitement des surfaces piétonnées facilite le nettoyage. Dans le domaine de la pollution olfactive, les actions visent le traitement des refoulements d'égout, l'élimination des déjections canines et la désodorisation de l'espace public. L'interdiction de l'usage de la cigarette dans les parcs est prise au nom de la salubrité publique et du bien-être communautaire.

Mais pour que la ville apaisée réalise pleinement le dessein qui est le sien, il faut aussi la policer. Les dispositifs de surveillance se multiplient, la visibilité de la présence policière et les stratégies d'invisibilisation des populations démunies augmentent (GARNIER, 2008).

## DES DÉCORS ANALOGUES ET SÉDUISANTS

### ESTHÉTIQUES DU SIMULACRE...

En se généralisant, ce processus d'apaisement homogénéise les ambiances. Mais au nom d'un principe certes compréhensible – rééquilibrer la place de chaque usager dans l'espace et redonner naissance à un art de vivre supposé perdu – ne conduit-il pas à des formes d'aseptisation (SENNETT, 2002) ? La standardisation des décors urbains<sup>3</sup>, le lissage des ambiances, le gommage des situations de trouble ne contribuent-ils pas à affadir nos cadres de vie et à appauvrir notre expérience sensible ?

Ces interrogations ne sont pas neuves. En nous décrivant les figures du passant, du blasé ou du flâneur, Simmel (1903), Kracauer (1926) et Benjamin (1935) révélaient, dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, l'impact des transformations des cadres sensibles du quotidien sur les pratiques piétonnes et le *sensorium* humain (BENJAMIN, 1935). Mais à l'expérience du choc et de la distraction qu'ils décrivaient se substituerait aujourd'hui celle du simulacre (SENNETT, 2002 ; BÉGOUT, 2003 ; PAQUOT, 2006). Les esthétiques piétonnes actuelles favoriseraient l'apathie du piéton en le plongeant dans des ambiances stéréotypées et sans reliefs. Elles engendreraient sa passivité en nivelant l'intensité des stimulations et en initiant un mode de perception contemplatif. En introduisant des formes de surveillance des foules, en multipliant les dispositifs de régulation des flux, elles limiteraient les rapports de tactilité et conduiraient à un effacement des corps (LE BRETON, 2012).

### ... VERSUS DU RÉ-ENCHANTEMENT

À cette critique acerbe d'espaces simulacres répond, en contrepoint, la thèse de leur ré-enchantement (ROUX, 2002 ; GILLOT, BRUYAS, 2004 ; BOUTAUD, 2007 ; WINKIN, LAVADINHO, 2008 ; DA CUNHA, 2015). Ces mises en ambiance

<sup>3</sup> La géographie critique s'empare également de cette question en étudiant les stratégies de vitrine propres à la fabrique de la ville néo-libérale.

correspondraient ici à une esthétique de l'évasion. En projetant le piéton dans un espace-temps ambigu, déconnecté du présent mais contenu dans le quotidien, elles l'abstrairaient des trépidations urbaines et de tensions pathogènes. Plus qu'une mise à distance, elles permettraient des suspensions. Vécues comme des parenthèses où « tout est sous contrôle » et où l'intensité des stimulations sensorielles est abaissée, elles favoriseraient la quiétude.

Par ailleurs, en réintroduisant les éléments naturels, ces décors urbains favoriseraient de nouvelles modalités de la coprésence et du rapport à l'espace. Nous avons montré, dans une précédente recherche, en quoi l'introduction de dispositifs aqualumineux place des Terreaux à Lyon modifiait l'expérience ordinaire de l'espace et engendrait des contacts entre passants (FIORI, THOMAS, 2002). Lieu du passage, la place devient aussi celle du jeu et du séjour lorsque les dispositifs fonctionnent : le ballet aléatoire des montées et des descentes de jets d'eau permet des slaloms improvisés ; les flaques laissées sur le sol sont autant de petites mares où les plus petits pataugent ; la dispersion des gouttelettes dans l'air rafraîchit en période de chaleur et crée des attroupements. Approprié par les familles, le dispositif autorise des formes d'interactions là où autrefois des stratégies d'évitement étaient banales.

Enfin, ces décors mettraient davantage en jeu les sens des piétons. Ils favoriseraient l'émergence de nouvelles conduites et de nouvelles perceptions qui, en retour, moduleraient les ambiances. Pour exemple, le lissage des surfaces au sol permet des phénomènes de glisse qui, en plus d'introduire des corporéités inédites, confèrent une rythmicité et une sonorité inattendues aux espaces.

## CHOC D'AMBIANCE ET MODULATIONS DU *SENSORIUM HUMAIN*

### UN APAISEMENT INCARNÉ

Malgré l'intérêt de ces thèses, nous ne posons pas la question des mises en ambiance de la ville apaisée dans cette perspective dualiste. Nous nous intéressons à la nature de ces ambiances et à la manière dont elles s'incarnent chez le piéton. Au-delà d'effets projetés idéalisés (la distraction, l'enchantement, l'évasion) ou pervers (le simulacre, la neutralisation, la distanciation), quelle est la nature exacte de ces ambiances ? Nous nous interrogeons également sur leurs incidences sur les pratiques piétonnes. Quels arts de marcher et de se mouvoir la ville apaisée convoque-t-elle ? Enfin, nous cherchons à apprécier le type de sensations qu'elles suscitent chez le piéton. Dans quel état ces ambiances nous mettent-elles ? L'enjeu d'un tel questionnement est de nuancer les thèses précédentes par un examen situé de ces mises en ambiance et des expériences sensibles qu'elles engagent.

Bien qu'anciens, les travaux de Simmel, Kracauer et Benjamin offrent des perspectives de réflexion intéressantes. Ils permettent de relativiser les discours nostalgiques en révélant les dynamiques d'évolution des registres sensibles de l'expérience urbaine. Chaque transformation technologique et des aménagements reconfigure, plus qu'elle ne met en péril, les rapports des piétons entre eux et vis-à-vis de leur environnement. Kracauer, dans ses chroniques des rues de Berlin, décrit comment l'intensification du trafic et le recours à l'éclairage artificiel favorisent l'hyperesthésie sensorielle et génèrent de nouvelles corporéités chez le piéton. Parfois traumatisantes, ces expériences participent de nouvelles formes

d'urbanité et de parades émancipatrices à la métropolisation (SIMMEL, 1903). Le second intérêt de ces travaux est qu'ils ouvrent la voie à une écologie politique des ambiances (THOMAS, 2018). En ne dissociant pas l'analyse des contextes urbains de celle des formes de vie et de sensibilités qu'ils dessinent, ils recentrent les questionnements sur les enjeux sociétaux de la transformation des cadres sensibles de la vie urbaine. Ils permettent ainsi de tisser des passerelles entre le champ de la recherche sur les ambiances et celui de la planification en entretenant des échelles d'observation et d'analyse qui ne négligent ni les pratiques banales du quotidien, ni une lecture sensible des transformations de ce quotidien.

### DES MARCHES URBAINES COLLECTIVES

Cette perspective de travail est également intéressante du point de vue méthodologique. Elle permet de réaffirmer la préséance du piéton dans le rapport aux ambiances urbaines. Si la marche constitue bien un mode d'ancrage aux ambiances, elle est aussi un outil de lecture critique de la ville. Pour reprendre une analyse mainte fois reconduite, le flâneur de Benjamin, s'il est un élément de la mise en scène de l'espace public, en est aussi un commentateur ironique. Il est ce corps sentant au sein duquel s'incarnent les changements d'ambiance.

Cette hypothèse a été au centre d'un travail exploratoire consacré à «*l'aseptisation des ambiances piétonnes au xx<sup>e</sup> siècle*» (THOMAS *et al.*, 2010). En collaboration avec le Laboratorio Urbano (Université de Bahia) et le Centre Léa Roback (Université de Montréal), nous avons organisé des marches urbaines collectives dans différents quartiers expérimentant les principes de la ville apaisée: le Pelourinho à Salvador de Bahia, les Grands Boulevards à Grenoble, le Quartier international à Montréal.

Pour chaque marche d'une heure trente à deux heures, la même consigne était donnée à la quinzaine de participants, répartis en groupe de trois personnes<sup>4</sup>: découvrir le quartier en se laissant embarquer et imprégner par ses ambiances. Aucun plan ni aucune carte n'étaient fournis. Seuls l'étaient un point de départ et d'arrivée, les limites du quartier et une durée de parcours. Chaque groupe disposait d'un appareil photo numérique pour consigner les éléments saillants de son parcours. À l'issue de cette marche, puis d'un temps dédié à consigner leurs impressions dans un journal, les enquêteurs se rejoignaient pour partager leurs expériences. Ces marches étaient renouvelées à différents moments de la semaine. Elles étaient complétées par une série d'observations, menées par les chercheurs de l'équipe, dont l'objectif était de procéder à un relevé physique et sensible des sites (dimensions, revêtements, matériau, effets sonores remarquables) et de cartographier les conduites des usagers (types d'attention perceptive, gestuelle, rythmes).

---

<sup>4</sup> Les participants étaient des chercheurs, des étudiants, des membres de collectifs d'artistes, des usagers étrangers aux sites (sauf pour les marches à Grenoble). La parité homme-femme n'était pas un critère de choix des participants. Elle fut plutôt respectée, avec une légère prévalence du nombre de femmes à Grenoble.

Une première analyse des corpus a consisté à isoler des expressions remarquables du discours des participants rendant compte de leur perception, puis à les confronter aux données physiques et sensibles issues des observations. Il s'agissait d'identifier – au croisement du perçu et du conçu – des formes plurielles de l'apaisement. La seconde phase d'analyse cherchait à qualifier des dynamiques de marche et des sensations propres aux ambiances traversées. Des récits hybrides ont été composés, mettant en exergue – depuis des sensations et des perceptions singulières consignées dans les journaux – des récurrences dans l'appréhension des ambiances.

Nous présentons ci-après les résultats concernant le Quartier international à Montréal et les Grands Boulevards à Grenoble.

## **ENGOURDIS DANS LE QUARTIER INTERNATIONAL (MONTRÉAL)**

### **DES ÉCRINS ARTIALISÉS**

Le quartier, inauguré en 2004, réunit tous les ingrédients des politiques d'apaisement. Siège de nombreux établissements d'affaires, il s'organise autour d'espaces verts, de bassins et d'un mobilier urbain épuré. Une vingtaine d'œuvres artistiques thématisent le parcours entre deux sites remarquables : le square Victoria et la place Jean-Pierre Riopelle.

Orienté selon un axe nord-sud, le square Victoria se compose de deux espaces rectangulaires de 250 mètres de long et de 30 mètres de large. Séparés en leur centre par la rue Saint-Antoine, une artère routière très fréquentée, ils sont reliés thématiquement par une allée de fontaines. À l'extrémité nord du square, une sculpture de l'artiste Ju Ming clôture une placette où une succession de jets d'eau cernés de granit noir adoucit le caractère minéral du lieu. Un alignement d'arbres la sépare visuellement des voies routières. Un couloir de circulation piétonne en dalle claire d'un côté et des quadrilatères de pelouse de l'autre côté éloignent du trafic routier et accentuent l'aspect «écrin» de la placette. En direction du sud, on trouve une bouche de métro Guimard de style art nouveau. Plus bas, un espace arboré crée une zone d'ombre et de fraîcheur.

Moins étendue, la place Jean-Pierre Riopelle s'étend sur 160 mètres de long et 40 mètres de large. L'aménagement de la place a été pensé pour en faire un lieu de détente et de contemplation. Elle s'organise autour de la présence forte du végétal – au sud, une forêt de quatre-vingt-huit arbres a été plantée – et d'une sculpture-fontaine de l'artiste Jean-Pierre Riopelle : «La Joute». Sous le couvert végétal, des bancs publics sont installés en quinconce : les usagers qui s'assoient sont alors protégés des regards intrusifs. Au sol, des caniveaux redoublent la trame de l'espace. En soirée, ils projettent les lumières et la brume diffusées par la sculpture-fontaine. Au nord, «La Joute» prend place dans un bassin d'eau circulaire en pierre. Au centre, une tour de bronze – la «Tour de la vie» – se dresse. Elle est entourée de trente figures animales. Le clou du spectacle a lieu de la mi-mai à la mi-octobre : cinq fois par jour, entre 18 heures et 22 heures, un cercle de feu prend naissance sur la surface de l'eau, tandis qu'une brume enveloppe les alentours.



*Photo 1 : Square Victoria, Montréal<sup>5</sup>.*



*Photo 2 : Place Jean-Pierre Riopelle, La Joute, Montréal.*

---

<sup>5</sup> Les photographies ont été prises par mes soins lors de l'enquête de terrain en 2010.

## S'ÉCHAPPER OU S'ASSOUIPIR

Deux figures d'usager investissent le square Victoria en journée: les cols blancs des établissements d'affaires et les touristes. Les premiers sont reconnaissables à leur tenue vestimentaire (costume sombre, cravate et souliers vernis pour les hommes; tailleurs et talons pour les femmes), à leurs équipements (téléphone, besace ou cartable) et à leurs allures rapides. Les corps sont raidis et souvent désaxés par le port de sac en bandoulière. Les enjambées sont longues, se succédant à une cadence rapide. Seule la main rouge des feux piétons stoppe le rythme. L'arrêt, souvent brutal, s'accompagne d'un mouvement oscillatoire du tronc de l'avant vers l'arrière. Beaucoup, toutefois, enfreignent l'interdiction, préférant accélérer l'allure pour traverser sans attendre. Peu d'entre eux séjournent dans le square. Il s'agit de «passer par» pour «aller vers», dans une stricte fonctionnalité du déplacement. Le schéma postural du touriste est plus détendu et son allure ralentie. Le rythme est celui de la déambulation. Le pas, souple, se déroule sur les sols lissés. Les mouvements de rotation de la tête sont fréquents. Le regard flotte, accroché par les éléments du décor. Les séjours, plus réguliers, sont toutefois rapides. On ne reste ici que le temps de poser pour une photo ou d'en prendre une. Le square, perçu comme un espace de transit entre deux décors, ne retient pas le piéton. Ses chemins et ses espaces apparaissent comme les tracés d'un dessin conçu pour être contemplé d'en haut, plutôt que comme des lieux à vivre.

Place Jean-Pierre Riopelle, le couvert végétal fonctionne à l'inverse comme un cocon. Dense, il filtre la lumière, semble atténuer le niveau sonore et protéger le piéton de l'hyperstimulation de la ville. Masquant en partie le bâti alentour, il diminue aussi le vertige engendré par la présence et la verticalité des immeubles. En période de fortes chaleurs, l'ombre et l'humidité créées par la présence des arbres offrent un îlot de fraîcheur accessible et apprécié des piétons. À l'heure du déjeuner ou en après-midi, il n'est pas rare d'y observer des personnes manger, lire ou s'assoupir sur l'un des nombreux bancs. De nuit, l'intimité du couvert végétal est accrue par la diffusion de la brume artificielle qui caresse le corps de fines particules d'eau. Associé au son et lumière de la sculpture, le tout offre une échappatoire poétique. «La Joute», en créant l'événement dès la tombée de la nuit, accentue cette sensation d'évasion. Les gens s'installent autour de l'œuvre, attendant que le spectacle commence. Règne le silence. Puis, dès l'entrée en action des brumisateurs, la place s'anime. Les corps se déplacent, les flashes crépitent, les gens discutent entre eux. L'animation du décor fonctionne comme un embrayeur de mouvement.

## APATHIE ET ENVELOPPEMENT

Fréquenter ces squares place le piéton dans des états paradoxaux où apathie et enveloppement se mêlent dans une gradualité fine. En psychopathologie, l'apathie qualifie une indifférence affective, une absence de réaction face à des stimulations d'ordre psychologique ou physique. L'apathie serait régulièrement suivie de phases d'inertie durant lesquelles les corps seraient incapables de réagir aux stimuli. Rapporté au terrain – ici le square Victoria – l'état d'apathie définit une étrangeté et une impassibilité à l'ambiance. Dans un espace ressenti comme sans âme et appauvri malgré une qualité esthétique remarquée, le piéton développe un détachement froid

et une insensibilité aux ambiances et aux différents éléments du décor. La grande majorité des participants à l'enquête verbalise en outre un réel ennui, doublé d'une forme de léthargie. Les sens ne sont que peu stimulés par une scénographie « attendue et prédonnée », n'offrant que peu de prises à des formes d'attention et d'usages plurielles.

L'état d'enveloppement est spécifique à la zone arborée de la place Jean-Pierre Riopelle. Dans le vocabulaire courant, l'enveloppement désigne l'action d'entourer délicatement quelqu'un à l'aide d'une protection et l'afflux soudain de sensation ou de sentiment. L'enveloppement est ici permis par les qualités physiques et sensibles du lieu : sa distance par rapport à la zone de circulation, un cloisonnement visuel et sonore, un encadrement chromatique et thermique. Traverser ou séjourner sur la place provoque une sensation de quiétude et de bien-être chez le piéton, soudainement protégé des trépidations de la ville. Opérant comme une coquille protectrice, le couvert végétal met à l'abri autant qu'il entoure le piéton de fraîcheur, de bruissements et de rais de lumières adoucis. En soirée, le nuage de brume paraît enlacer chacun et est propice à la torpeur.

## CANALISÉS SUR LES GRANDS BOULEVARDS (GRENOBLE)

### UN ALIGNEMENT DE TUYAUTERIES ÉTANCHES

Les Grands Boulevards sont quatre artères routières traversant la ville d'est en ouest : les boulevards Joseph Vallier (notre terrain d'enquête) et Maréchal Foch, la place Gustave Rivet et le boulevard Maréchal Joffre. Bordés d'immeubles d'habitation de dix à quinze étages, ils offrent une perspective visuelle cadrée sur la chaîne montagneuse. Depuis 2004, le site est traversé en son centre et sur sa longueur d'un ruban engazonné de 95 000 m<sup>2</sup> qui sert d'écran au tramway. Au pied des commerces, des contre-allées de stationnement, de larges trottoirs aplanis et des pistes cyclables favorisent la pratique de la marche et du vélo.

Le site se perçoit comme un *continuum* visuel et sonore peu hospitalier. Son niveau sonore élevé et l'effet continu de vague<sup>6</sup> causés par le trafic routier plongent le piéton dans un brouhaha permanent et anesthésiant. Visuellement, il apparaît comme un ensemble de tuyauteries étanches destiné à la canalisation et à l'écoulement des flux. Sur chaque côté, des couloirs de circulation dédiés s'étirent : au pied des façades, sur le trottoir de béton, l'espace pour la marche ; à côté, sur un béton clair, la voie cyclable ; puis l'espace routier, sur un enrobé traditionnel ; enfin, au centre, sur son tapis végétal, le tramway. À distance, la couleur de ces lignes droites (verte pour le tramway, noire pour les motorisés, gris clair pour les cyclistes et gris foncé pour les piétons) souligne la trame du site et sa fonctionnalité. Tout, dans cet ordonnancement cadré des circulations, rappelle le trajet de la goutte d'eau captée à sa source, puis acheminée à bon terme par une série de conduits étanches. La fréquence des arrivées et des départs au sein de chacun de ces couloirs accentue le parallèle avec la métaphore. En journée, le site accueille essentiellement une mobilité pendulaire et demeure peu fréquenté en dehors des heures de bureau. En

<sup>6</sup> L'effet de vague est causé par une alternance de phase de *crescendo* et de *decrescendo* des sons routiers, souvent rythmé par l'alternance des feux de circulation (AUGOYARD, TORGUE, 1995).



Photo 3 : Les Grands Boulevards, Grenoble.

matinée, particulièrement en période hivernale, les trottoirs et les voies cyclables restent déserts après 8 h 30 et avant 12 heures, les afflux de piétons étant scandés par le rythme des passages de tramways toutes les dix minutes environ.

### **DÉFILEMENTS, EMPIÉTEMENTS, TINTEMENTS**

L'imperméabilité des rythmes de déplacements et la fluidité de leur écoulement offrent un second parallèle avec cette métaphore de la goutte d'eau. Chaque usager s'engouffre dans le couloir qui lui est dédié puis adopte les règles de circulation et la vitesse associées. Rares sont les heurts et les hésitations au sein d'un même couloir. Les rythmes de chaque allée se juxtaposent, sans jamais se croiser. Les allures sont rapides, y compris à pied, favorisées par le lissage et l'absence d'aspérités au sol. Il s'agit d'aller vers, de passer par le boulevard et non, comme imaginé lors de sa réhabilitation, de s'y balader.

L'observation des conduites du trottoir révèle des techniques du corps différenciées. La première, qui est la plus commune, est le «*défilement*». Défiler, c'est processionner l'un derrière l'autre en calquant son rythme sur celui d'autrui. Ce défilement s'observe toutefois différemment dans les couloirs dédiés à la marche et dans ceux dédiés au vélo. Dans le couloir marche, trois types de défilement sont visibles : celui des personnes âgées, en bordure de couloir, sur un rythme ralenti et saccadé ; celui des personnes en couple, au plus près des façades, nécessitant un rapprochement des corps et une harmonie dans la vitesse ; enfin, le défilement pressé des personnes seules, placées au centre de la voie. Dans le couloir vélo, un «*défilement avec glisse*» s'observe. Il est





Photo 4: Des défilements dans chaque couloir de circulation.

permis par la directionnalité des couloirs et la nature des revêtements de sol. Des individus traversent le boulevard par nécessité ou l’empruntent pour sortir de la ville. Le rythme est rapide et s’accompagne d’une posture aérodynamique : buste couché, tête baissée vers le guidon, alignement du corps dans l’axe du cadre du vélo. Le port de vêtements techniques près du corps accentue l’impression visuelle d’aérodynamisme. Des situations de « *défilement avec frottement* » côtoient les précédentes. Elles s’observent chez des citoyens utilisant le vélo pour des courses ou de la promenade. Le rythme est ici ralenti, les postures moins stylisées, le pied ou la roue accrochant le sol. La technique corporelle est toutefois similaire à celle du « *défilement avec glisse* » puisqu’il s’agit, dans une forme de mimétisme gestuel, de reproduire les attitudes, les positionnements et les allures des personnes situées à l’avant de soi dans le couloir.

Une seconde technique est l’*empiétement*. Elle consiste à déborder sur le territoire de l’autre. L’empiétement est souvent le fait du piéton qui soit marche dans la piste cyclable, soit place son pied, sa canne ou son chien à l’intérieur de celle-ci. Cette situation s’observe particulièrement lorsqu’il existe spatialement une rupture dans le marquage au sol de la piste cyclable, ou lorsque son axe se décale après une traversée. Elle conduit inmanquablement au conflit. Des corps se projettent brutalement à droite et à gauche dans un mouvement d’évitement. Des techniques d’anticipation visuelle et sonore de la position et du rythme de l’autre sont adoptées. Des voix ou le son intempestif d’une sonnette de vélo s’élèvent. Le tintement traduit d’ailleurs l’ambiance du trottoir. De manière sporadique, les allées résonnent du son métallique des sonnettes de vélos annonçant leur passage ou prévenant une collision potentielle.

## DISTANCIATION ET VEILLE DISTANCIÉE

S'ils accentuent visuellement le caractère étanchéifié du site, les divers types de défilements observés apparaissent aussi comme des signes corporels observables de formes nouvelles de distanciation physique programmées en ville. Il s'agit en effet de créer les conditions d'une coprésence minimale et d'un déplacement efficace, limitant les possibilités de frottements entre les corps et les regards. Il ne s'agit plus seulement de faire en sorte que chacun respecte les règles de l'indifférence polie mais davantage de permettre que l'on s'évite. La glisse est à ce titre symptomatique de ce type de configuration. Glisser, c'est «s'échapper de», «ne pas être retenu par». Dans certaines pathologies du vieillissement, c'est aussi se détacher, se replier sur soi et – dans les formes les plus graves – refuser inconsciemment de s'ancrer dans le monde dans lequel on se trouve. Sans pousser plus loin l'analogie, on peut ici s'interroger sur ce que nous dit ce type de geste sur la capacité des ambiances étanchéifiées à permettre l'ancrage du piéton et l'épanouissement de formes élémentaires de la vie sociale (le frôlement, l'accrochage).

Marcher dans ce type d'ambiance n'exclut toutefois pas une certaine forme de vigilance «*distanciée*» chez le piéton. La «*veille distanciée*» décrit cette attention constante avec laquelle le piéton anticipe visuellement et *de auditu* les événements à venir, la présence et la trajectoire d'autrui. Cette vigilance ne relève donc pas d'une alerte mais d'une surveillance constante de «ce qui se passe». Elle est requise par le respect nécessaire des codes de circulation au sein de chaque couloir, autant que par l'emprise sonore et proprioceptive causée par leur ambiance. Il s'agit de faire preuve à tout moment, et malgré le caractère anesthésiant de l'ambiance routière, d'une réactivité musculaire pour accélérer ou ralentir le pas, projeter son corps à droite ou à gauche, osciller la nuque et la tête, tirer parti des micromodulations sensibles du lieu pour informer son déplacement et réajuster sa conduite. Ici, l'état de veille distanciée réfère à la capacité du corps à trouver un équilibre entre des formes d'excitation et de somnolence causées par l'ambiance.

## LES PARADOXES DE L'APAISEMENT LE RISQUE DE L'ASEPTISATION

Ces deux monographies complexifient les thèses habituellement soutenues sur la ville apaisée, en dévoilant des paradoxes. À Montréal, le square Victoria et la place Jean-Pierre Riopelle sont aménagés telles des boîtes à bijoux. La présence de l'eau et du végétal comme la baisse du niveau des stimulations sensorielles paraissent offrir au piéton des parenthèses de bien-être susceptibles d'engendrer des appropriations de l'espace aussi inédites qu'encadrées. La réalité est plus complexe. Le décor implanté ne supplante pas la force motrice de la trame orthogonale des espaces ni leur caractère routier. Il engendre des types de comportements attendus comme celui de l'homme pressé, figure emblématique de ces espaces. Il faut créer la surprise, parfois en poussant loin la logique de l'artificialisation ou de la mise en ambiance pour, sinon enchanter ou apaiser, créer de l'appropriation. C'est le pari réussi de la place Jean-Pierre Riopelle où les surprises sensorielles, en créant des enveloppements d'eau, de brume, de couleurs, de végétal sollicitent les sens, attisent la curiosité, font bouger et échanger.

Le cas des Grands Boulevards à Grenoble permet des conclusions plus tranchées. Moins que l'implantation de décors, le site met en exergue les stratégies d'étanchéification des flux propres aux politiques en faveur des mobilités douces. Apaiser équivaut ici non pas à enchanter le piéton en lui offrant la possibilité d'une parenthèse, mais à diminuer les potentialités de conflits. À la surenchère d'effets sensibles répond plutôt l'amplification du lissage, qu'il soit sensible (sonore, tactile, chromatique) ou social. Ici, pas de risque de rencontre, ni même de frottements. Le vide domine. Fadeur et monotonie qualifient ces ambiances où «rien ne se passe», où l'on circule par nécessité sur le mode de la traversée glissée. L'espace, vidé de sa substance, ne maintient plus l'envie d'y marcher.

Au regard de ces monographies qu'il conviendrait de compléter, que dire de ces ambiances de la ville apaisée, sinon qu'elles sont porteuses de paradoxes majeurs : défendre la convivialité mais annihiler les possibilités de frottements qui font le sel de la vie publique ; soutenir l'harmonie mais diminuer les occasions de rencontre, voire invisibiliser l'Autre. Ces monographies posent également des questions opérationnelles : comment hiérarchiser les mobilités sans les ségréguer ou les opposer ? Comment apaiser l'ambiance urbaine sans pour autant l'affadir ?

## BIBLIOGRAPHIE

- ANDERSON Ben, HOLDEN Adam, 2008 : «Affective urbanism and the event of hope», *Space and Culture*, 11(2), 142-159.
- AUGOYARD Jean-François, 2011 : *Faire une ambiance*, Bernin : À la Croisée.
- AUGOYARD Jean-François, TORGUE Henri, 1995 : *À l'écoute de l'environnement. Répertoire des effets sonores*, Marseille : Parenthèses.
- BALDASSERONI Louis, 2018 : «La piétonnisation des rues, modèle pour des espaces urbains standardisés?», *Les annales de la recherche urbaine*, 113, 12-23.
- BOUTAUD Jean-Jacques, 2007 : «Le sensoriel et l'expérientiel. Sémiotique, marketing et communication en terrain sensible», in BOUTAUD Jean-Jacques, VERON Eliseo (éd.), *Sémiotique ouverte : itinéraires sémiotiques en communication*, Paris : Hermès, 142-163.
- BÉGOUT Bruce, 2003 : *Zéropolis*, Paris : Allia.
- BENJAMIN Walter, 1935 : *L'œuvre d'art à l'époque de sa reproduction mécanisée*, Paris : Payot.
- BREVIGLIERI Marc, 2013 : «Une brèche critique dans la ville garantie», in COGATO-LANZA Elena et al. (éd.), *De la différence urbaine : le quartier des Grottes / Genève*, Genève : MetisPress, 213-236.
- CHOAY Françoise, 1965 : *L'urbanisme, utopies et réalités : une anthologie*, Paris : Seuil.
- DA CUNHA Antonio, 2015 : «Nouvelle écologie urbaine et urbanisme durable. De l'impératif écologique à la qualité urbaine», *Bulletin de la Société géographique de Liège*, 65, 5-25.
- DUMONT Marc, VON DER MÜHLL Dominique, 2006 : «De la rue à la ville apaisée : l'éclairage comparé des expériences péri/suburbaines suisses et françaises», *Flux*, 66-67, 50-61.

- FIORI Sandra, THOMAS Rachel, 2002 : « Les facteurs lumineux des espaces publics nocturnes », in BAJOLET Émilie, MATTÉI Marie-Flore, RENNES Jean-Marc (éd.), *Quatre ans de recherche urbaine 2001-2004*, Tours : Presses universitaires de Rennes, 225-233.
- GARNIER Jean-Pierre, 2008 : « Scénographies pour un simulacre : l'espace public réenchanté », *Espaces et Sociétés*, 134, 67-81.
- GILLOT Gaëlle, BRUYAS Frédérique, 2004 : « Enchantement, réenchantement du monde », *XVIII<sup>e</sup> congrès de l'AFEMAM*, Lyon.
- GRAVARI-BARBAS Maria, 1998 : « Belle, propre, festive et sécurisante : l'esthétique de la ville touristique », *Noroi*, 178, 175-193.
- JEUDY Henri-Pierre, BERENSTEIN-JACQUES Paola, 2006 : *Corps et décors urbains*, Paris : L'Harmattan.
- KRACAUER Siegfried : 1926 : *Rues de Berlin et d'ailleurs*, Paris : Gallimard.
- LE BRETON Éric, 2012 : *Pour une critique de la ville*, Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- PAQUOT Thierry, 2006 : *Des corps urbains. Sensibilités entre béton et bitume*, Paris : Autrement.
- ROUX Michel, 2002 : *Inventer un nouvel art d'habiter. Le réenchantement de l'espace*, Paris : L'Harmattan.
- SENNETT Richard, 2002 : *La chair et la pierre*, Paris : La Passion.
- SIMMEL Georg, 1903 : *Les grandes villes et la vie de l'esprit*, Paris : Payot.
- THOMAS Rachel, 2018 : *Une critique sensible de l'urbain*, HDR en Sciences humaines aménagement, Communauté Université Grenoble Alpes, Cresson.
- THOMAS Rachel *et al.*, 2010 : *L'aseptisation des ambiances piétonnes au XXI<sup>e</sup> siècle*, Grenoble, Cresson, Rapport de recherche, 78.
- WINKIN Yves, LAVADINHO Sonia, 2008 : « Enchantment, engineering and pedestrian empowerment », in INGOLD Tim, VERGUNST Lee (éd.), *Ways of walking. Ethnography and practice on foot*, Aldershot : Ashgate, 155-167.
- ZARDINI Mirko, 2005 : *Sensations urbaines : une approche différente de l'urbanisme*, Montréal : Lars Muller.

### **AMBIANCES IN THE SERENE CITY. PARADOXES AND RISKS OF PROGRAMMED SANITISATION**

*During the last thirty years, the popularity of walking in the city has fostered hope for a model of more serene urbanity. This paper examines this model by focusing on the staging of ambiances in public spaces in Québec and in France. After recounting the major trends and explaining the criticism that they can generate, we will question the way it is personified in pedestrians' everyday life. Based on two examples from field studies carried out in Montreal and Grenoble, we will qualify the paradox of serene ambiances and the art of moving, as well as the impressions that they create.*

**Keywords:** *Ambiances, Pedestrians, Sensations, Serene urbanity, Walking.*

### **DIE SCHAFFUNG VON ATMOSPHÄREN DER BESÄNFTIGTEN STADT. PARADOXE UND RISIKEN EINER PROGRAMMIERTEN ASEPTISIERUNG**

*Während 30 Jahren hat die Begeisterung für das Gehen in der Stadt die Hoffnung auf das Modell einer besänftigteren Urbanität genährt. Dieser Artikel untersucht dieses Modell, wobei er seine Aufmerksamkeit insbesondere auf die Arbeit der Schaffung von Atmosphären öffentlicher Räume in Frankreich und Québec richtet. Nachdem ich dessen dominante Tendenzen nachgezeichnet und die Kritik dargelegt habe, die es hervorruft, gehe ich der Frage nach, wie es sich im Alltag des Fussgängers verkörpert. Ausgehend von Beispielen zweier Fallstudien in Grenoble und Montreal werde ich versuchen, das Paradox von Atmosphären der Besänftigung sowie die Kunst sich zu bewegen und die Eindrücke, die sie hervorrufen, näher zu bestimmen.*

**Stichworte:** *Atmosphären, Besänftigung, Gehen, Fussgänger, Empfindungen.*

<b>Alexis Alamel et Catalina Santana Bucio</b> «Je voulais tester de vivre dans un conteneur» : motivations et satisfactions résidentielles des étudiants dans une résidence en conteneurs.....	5
<b>Julien Bachmann</b> Cartographie 2.0 et géographie scolaire : quelle démarche théorique et méthodologique d'évaluation de l'apprentissage? .....	29
<b>Nicolas Bangerter</b> Représentations plurielles de l'enseignement de la géographie au gymnase et comparaison des plans d'études à travers l'exemple de trois cantons romands.....	49
<b>Hannah Berns</b> La pratique de la zone, une pratique spatiale en milieu urbain stigmatisé .....	63
<b>Mosè Cometta</b> Tessin et urbanisation néolibérale : évolution des discours en matière d'aménagement .....	85
<b>Lucas Haldimann, Marieke Heers et Patrick Rérat</b> Jeunesse (non) mobile? Les facteurs influençant la mobilité temporaire des jeunes adultes suisses.....	103
<b>Patrick Ischer et Karine Doan</b> Les circuits alimentaires de proximité dans le domaine de la restauration collective : contraintes et opportunités au sein de l'Arc jurassien suisse .....	131
<b>Isabelle Pigeron-Piroth et Rachid Belkacem</b> Les dimensions spatiales et socioprofessionnelles du travail frontalier aux frontières franco-suisse et franco-luxembourgeoise .....	147
<b>Rachel Thomas</b> Les mises en ambiance de la ville apaisée Paradoxes et risques d'une aseptisation programmée .....	179
<b>PRÉSENTATIONS DE THÈSES.....</b>	195
<b>Mialy Andriamahefazafy</b> La durabilité de la pêche au thon et des moyens de subsistance dans l'océan indien occidental – Une analyse de « <i>marine political ecology</i> ».....	197
<b>Daniel Baehler</b> Vivre dans un habitat sans voitures. Motivations et pratiques des résident-e-s de neuf habitats en Suisse et en Allemagne .....	203
<b>Zoé Codeluppi</b> Reconquérir la ville après un épisode psychotique : pratiques, espaces et temporalités.....	207
<b>Valérian Geffroy</b> Des spatialités qui engagent et qui lient : le tourisme sportif de nature et ses communautés de pratique.....	211
<b>Jérémie Sanchez</b> Sous les latrines de Mandalay : gouvernement de l'assainissement et changements écologiques, politiques et urbains au Myanmar .....	215
<b>Sven Daniel Wolfe</b> "Fanatic Energy in the Wrong Places" : Potemkin Neoliberalism and Domestic Soft Power in the 2018 Men's Football World Cup in Russia .....	219
<b>RECENSIONS .....</b>	223
Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravallet (éd.), 2019 L'urbanisme par les modes de vie. Outils d'analyse pour un aménagement durable (par Manon Eskenazi) .....	225
Leslie Belton-Chevallier, Nicolas Oppenchaïm, Stéphanie Vincent-Geslin, 2019 Manuel de sociologie des mobilités géographiques (par Aurélie Schmassmann). .....	229

ISBN 978-2-88930-386-1



ISSN 1662-8527