



**RESPIRATIONS
URBAINES**



RESPIRATIONS URBAINES

Camille MOREL



URBAINES RESPIRATIONS

Camille MOREL

Remerciements

Je tiens à remercier Nicolas Couturier et Jean Obrecht, mes directeurs de mémoire, ainsi que Danielle Martin, et toute l'équipe pédagogique, pour leur temps et leurs conseils. Merci à l'ensemble de mes camarades pour leur aide et leur soutien.

PRÉAMBULE

Je ne sais pas vivre en ville.

En ville tout va trop vite, on ne prend jamais le temps de rien. On ne prend jamais le temps d'observer ce qui nous entoure, ce que l'on traverse, ce qui se présente à nous.

À la campagne, tout est plus facile. On s'émerveille plus facilement devant la nature qui s'offre à nous. Un coucher de soleil, un champ, le passage d'un lapin. Plus calme et plus lent.

Quand je suis en ville, je ne fais que la traverser. Je ne prends le temps de rien. Je ne sais si c'est le monde qui m'entoure, mais je me mets à accélérer, je marche vite, alors que je ne suis pas pressée. Ou alors, pressée de rentrer chez moi, de retrouver un environnement plus familier, de retrouver un espace plus calme. Je marche, et j'accélère, je ne regarde pas ce que je traverse. Je me focalise sur ma destination et non sur le chemin que j'emprunte.

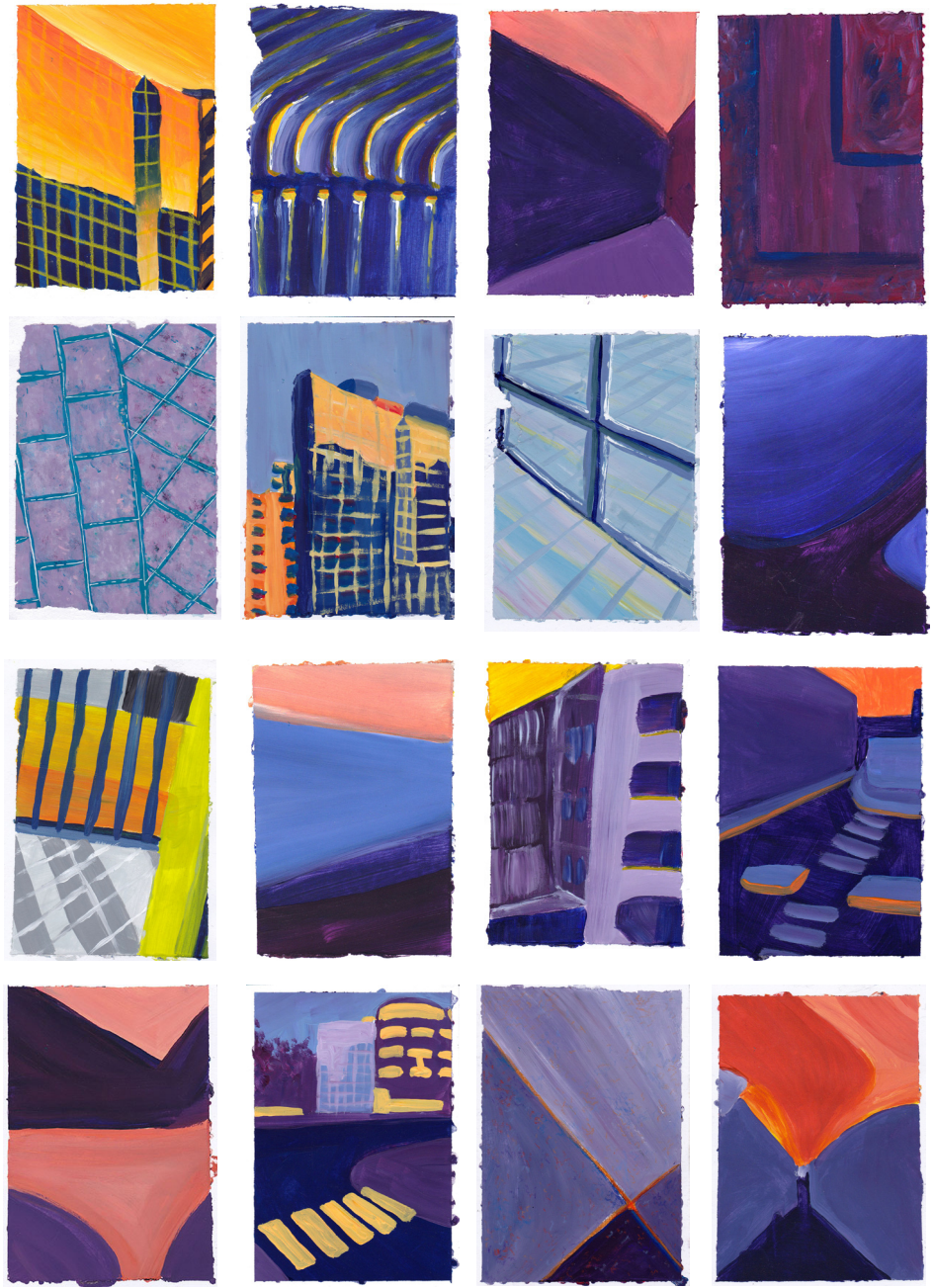
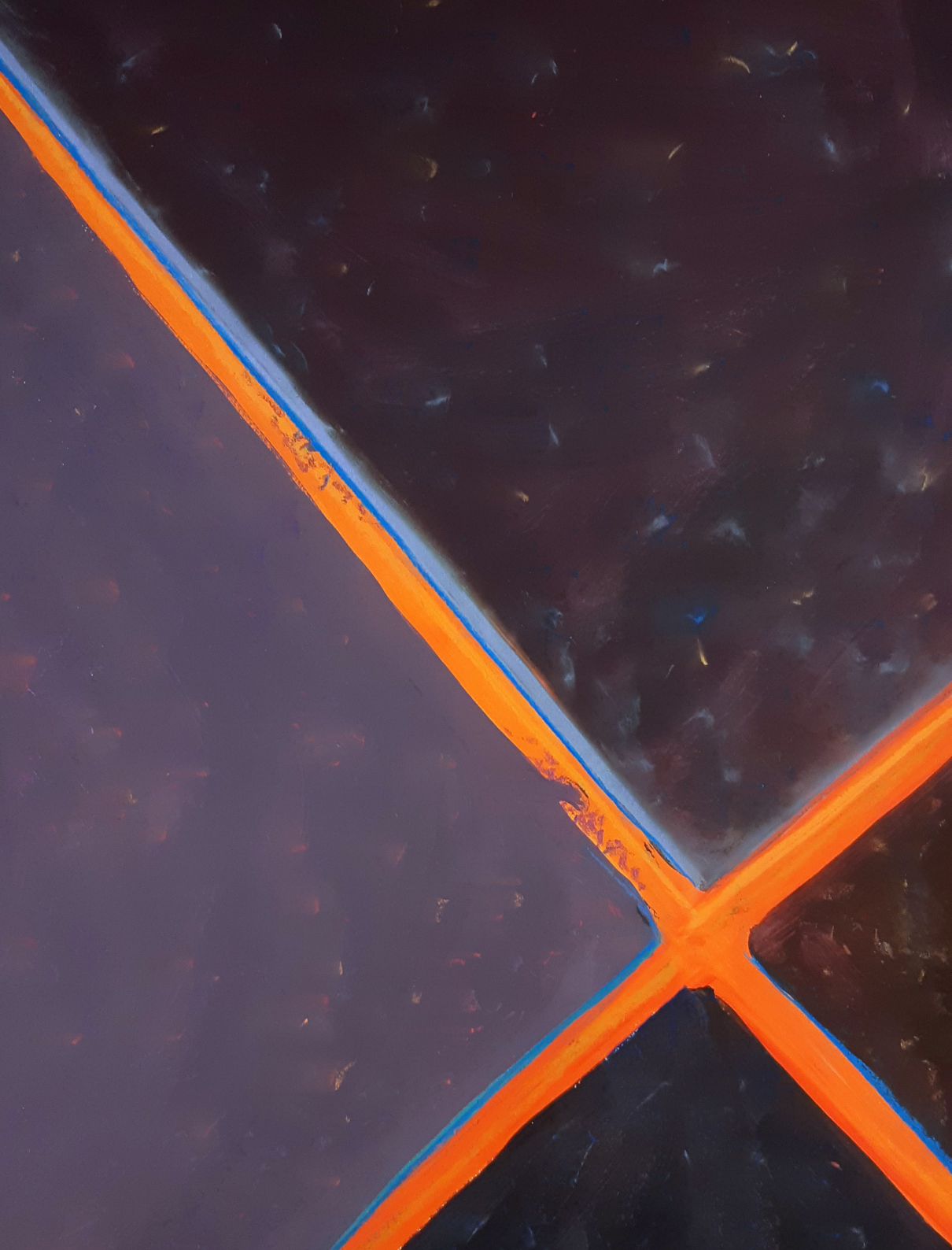
La ville, pour prendre un train, la ville en prenant le tram, la ville en prenant le métro. Traverser la ville.

Pour moi, la ville est synonyme de stress. Tout va trop vite. On ne prend pas le temps d'apprécier ce qui nous entoure. Il faudrait apprendre à aimer la ville, à regarder la ville autrement afin d'apercevoir les éléments que l'on ne prend plus le temps de voir.

Faudrait-il changer de regard pour apprendre à aimer la ville ?



Donner à voir le terrain dans la
salle d'exposition
Échantillons de terrain
Ensemble de pochades colorées,
10 x 14 cm



SOMMAIRE

- 9 **Préambule**
- 17 **Introduction**

- 21 **La ville saturée, la question du quartier des Halles de Strasbourg**
 - Le quartier des Halles en attente de pause ?
- 28 **Le quartier des Halles de Strasbourg, une transformation toujours actuelle**
 - Un lieu fort de passage
 - Bref historique
 - Le quartier des Halles, un centre commercial proche du centre-ville, mais qui lui tourne le dos
 - Un projet apnée
 - Enjeux de déconnexion et problèmes d'images
- 40 **Les critères du bien-être en ville, vers une respiration urbaine**
 - La saturation de l'espace
 - La question de la pause
 - Un espace de respiration au coeur d'une agglomération
 - A la recherche d'une respiration dans le quartier**

- 55 **La marche à l'échelle de la rue**
- 59 **Navigations urbaines**
 - Déplacements ou mobilités ?
 - Une liaison douce
 - Des mouvements lents, des courants précieux
- 74 **Les enjeux de la marches**
 - Une coupure importante dans la ville
 - La rue à l'échelle de la marche
 - Les plaisirs de la marche
 - Une traversée magique
 - Rester immobile, un acte révolutionnaire ?**

- 83 **Percevoir la ville, une question de sens**
 - Immersion et émergence
- 89 **L'urbanisme, une pensée collective, un environnement adapté à l'utilisateur**
 - Revitaliser un quartier pour ses habitants
 - La dimension sociale de la marche
 - Jour, nuit, une rythmique de la ville
 - La nuit, terrain d'expérimentation du sensible
- 98 **Expérimenter l'espace, un corps à corps entre oeuvre et visiteur**
 - La marche, une activité sensible
 - La marche engage la perception
 - Petite galerie de marcheurs
 - Et si la couleur...
 - Ralentir, un nouveau mode de vie**

- 119 **Conclusion**
- 124 **Bibliographie**

INTRODUCTION

Respirations urbaines

On pourrait traiter le thème de la qualité de l'air et de la pollution en ville, mais j'ai choisi la métaphore pour en parler, et évoquer la question de l'évasion, la suspension et le mouvement des temps dans l'espace traversé, ou comment révéler le "génie d'un lieu" au travers d'une scénographie urbaine.

La ville contemporaine du XXI^e siècle dans laquelle vit aujourd'hui la majorité des habitants de la planète, est soumise à une accélération de ses rythmes, au travers de son expansion et de l'intensification de ses flux. Elle est à la fois, de plus en plus dense, dévoreuse d'espaces et de temps, loin des temps longs de la nature qui scandaient encore la société rurale. Le passage à une société de plus en plus numérique, la soumet encore plus, à la vitesse de la complexité de ses multiples connexions.

"La forme d'une ville change plus vite, on le sait que le cœur d'un mortel [...] Habiter une ville, c'est y tisser par ses allées et ses venues journalières un lacis de parcours très généralement articulés autour de quelques axes directeurs.[...] Je croissais, et la ville avec moi changeait et se remodelait, creusait ses limites, approfondissait ses perspectives, et sur cette lancée - forme complaisante à toutes les poussées de l'avenir, seule façon d'être en moi et d'être vraiment elle-même - elle n'en finit pas de changer." Julien Gracq¹

¹ Gracq, Julien, *La forme d'une ville*, 1985, p1,7,8 et 213. Julien Gracq est écrivain français, il mélange les bribes autobiographiques, réflexions sur la littérature et médiations géographiques.

Pourrait-on dire que la ville respire en même temps que je respire ? Quoi qu'il en soit, nous sommes, elle et moi, plongés dans un état de mouvement permanents et vivants, comme en apnée. Et alors, comment évoluent ma perception et mon regard de la ville lorsque je la traverse ?


Mon regard et ma perception de la ville évolue autant par tout l'imaginaire que j'ai accumulé, sons, lectures, cinémas, récits, au travers de ma culture, que par la perception sensorielle que me transmet mon corps en la traversant.

La ville se fabrique, pour moi, autant *de visu* que *in situ*.

En tant que designer d'espace, comment arriver à faire vivre l'imaginaire des habitants, voire le décupler, pour que leurs espaces habituels deviennent des lieux qui puissent délivrer leur magie ?

Comment fabriquer cet émerveillement qui sublimera la traversée de ces lieux habituels et quotidiens ? Le design d'espace peut-il révéler un univers qui se métamorphose, qui ne devient perceptible qu'au moment où les espaces fabriqués se prêtent à la déambulation ? Quelles interventions imaginer et réaliser pour que la magie opère ?

Dans un premier temps, nous allons nous intéresser à la ville dans laquelle se développera le projet, soit Strasbourg, plus précisément le quartier des Halles et son environnement. Puis nous nous focaliserons sur la question des mouvements et leurs rythmes dans la ville. Enfin, c'est bien de corps qu'il s'agit, c'est à travers les sens, et la pratique de la marche que nous terminerons d'explorer la ville et ses différents temps et espaces.



**La ville saturée,
la question du
quartier des Halles
à Strasbourg**



La ville saturée,
la question du
quartier des Halles
à Strasbourg



Le quartier des Halles, en attente de pause ?

" Une ville, c'est d'abord ses rues " Thierry Paquot².

Dans l'urbanisme contemporain, la ville est une multiplication de déplacements quotidiens desservis par divers moyens de transports. Les citoyens vouent un véritable culte à la vitesse. La ville se doit d'être fonctionnelle et régulée. Elle est en perpétuel mouvement, l'espace public de la rue doit être fluide, ceci continuellement.

L'espace public constitue l'articulation entre l'habiter privé et sa vie sociale dans l'espace public.

Aujourd'hui, l'espace public se complexifie en dépassant le cadre de la place publique. Les réseaux sociaux en démultiplient les potentialités et les usages. Cependant nous verrons que l'on peut admettre une différence entre les usages du commun, du collectif ou ceux du public. Le sociologue Jean Rémy parle, alors, de nouveaux lieux urbains. Auparavant, la rue et la place formaient les éléments de bases permettant la connexion. Actuellement, ces deux éléments ne permettent plus seulement la connexion entre ces lieux. La rue facilite la rencontre et permet également de la refuser. L'individu se laisse le choix entre une "sociabilité possible" et une sociabilité "non imposée".

La vie collective, en ville, requiert des territoires de confrontation, de rencontre, de cohabitation, mais également d'évitement, d'anonymat et d'indifférence.

² Paquot, Thierry, *L'espace public*, 2009, p 77

Thierry Paquot est un philosophe et urbaniste, il s'intéresse principalement à l'urbanisme et à l'esprit des villes.

Un point de vue historique sur les évolutions de l'urbanisme des villes européennes montre qu'au Moyen-Âge, les règles d'organisation morphologique des villes ne sont pas présentes. À partir du siècle des Lumières, la question des flux émerge, la préoccupation principale est celle des flux de l'air et de l'eau. C'est au Second Empire, que l'inquiétude de la circulation et de la respiration en ville devient obsessionnelle. L'espace public est, alors, réorganisé, à la III^e République, les espaces publics sont qualifiés en fonction de leurs usages. La vie communale (mairie, écoles) est distinguée des services publics (postes, télégraphes, bains, gymnase, salle des fêtes), et certaines fonctions sont tracées (stationnement, signalétique).

La ville "présente, prenante, puissante" Sansot³

La circulation devient alors le "sens premier de l'espace urbain"⁴. La ville est enserrée dans des espaces de circulation et de transport. Dans une société, où le temps ne fait que s'accélérer, les citadins perdent la dimension informative de l'espace. La ville devient un espace parsemé de "non-lieux"⁵ sans identité et interchangeable.

Françoise Choay traite des mutations de la ville et des rapports que l'homme entretient à son espace. Les enjeux de l'aménagement contemporain se basent sur le lien entre l'espace historique et les rapports sociaux actuels.

3 Sansot, Pierre (1996). Marcher, marcher dans la ville... in Poétique de la ville, Paris, Armand Colin, 1^{ère} édition 1971, p. 86. Pierre Sansot est un anthropologue, philosophe et sociologue français. Il s'attache aux petites choses du quotidien qui donnent sens à la vie des gens ordinaires.

4 Françoise Choay, *Essai sur l'évolution de l'espace urbain en France*, coll. *Espacements*, p 48. Cette historienne travaille principalement sur les formes urbaines et architecturales

5 Selon Marc Augé, ethnologue et anthropologue, un non-lieu désigne un espace interchangeable où l'être humain reste anonyme.

Le quartier des Halles de Strasbourg, une transformation toujours actuelle.

Avec des fonctions urbaines variées, résidentielles, commerciales, scolaires, le quartier des Halles à Strasbourg s'inscrit, par ses usages, dans l'ensemble plus vaste que l'on peut nommer GARE-HALLES-TRIBUNAL.

Un lieu fort de passage

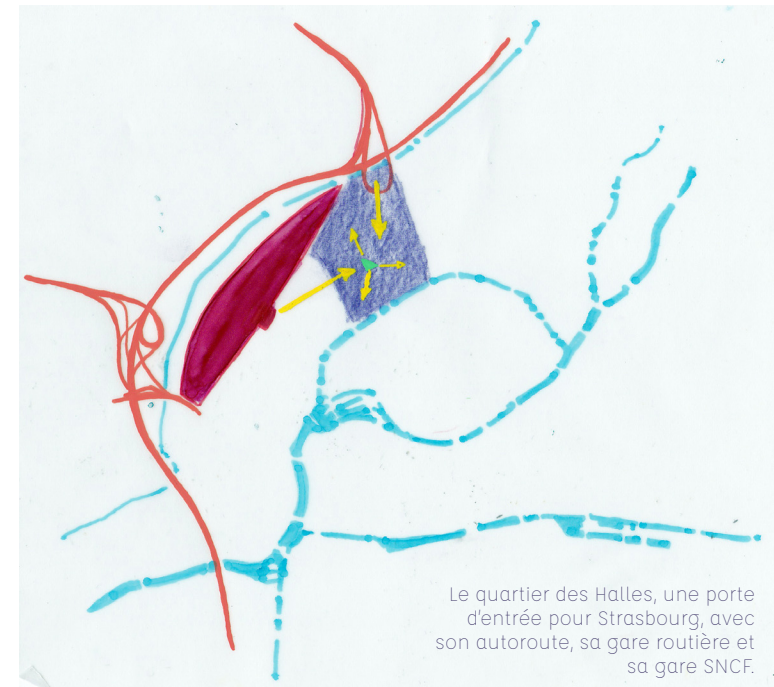
D'après les observations⁶ que j'ai pu mener, le carrefour du Boulevard du Président Wilson et du Faubourg de Saverne, constitue un élément fort du quartier des Halles.

Un grand nombre de passants empreint ce carrefour : ceux-ci sortent du travail, pour rejoindre les divers arrêts de bus, le centre commercial des Halles, la gare, ou les habitations du quartier.

Ce carrefour est augmenté du parvis de grandes entreprises de Strasbourg, constituant un lieu de passage important. Cependant, très peu de personnes s'y arrêtent. Il s'agit plutôt d'un espace traversé pour rejoindre un point A à un point B.

⁶ Observations menées, en semaine, en fin de journée, sur le Parvis de l'entreprise Electricité de Strasbourg. Critères observés : nombre de piétons, nombre de cyclistes, se déplaçant seul, à deux, ou en groupe, chemins empruntés, directions, temps d'arrêts sur la place.

Un lundi, en fin d'après-midi, vers 17h, on compte une moyenne de 220 personnes par heure, qui traversent cet espace. La plupart sont à pied. Ils rejoignent les stations de bus ou de trams, ou encore les commerces. De plus, 60 % d'entre eux sont seuls. Ce qui induit, en général, une démarche plus rapide que lorsque l'on est à deux ou en groupe. De même, l'utilisation du vélo montre que la traversée de ce lieu se fait de manière accélérée. On peut également noter que plusieurs parkings couverts sont situés aux alentours de cette place.



Le quartier des Halles, une porte d'entrée pour Strasbourg, avec son autoroute, sa gare routière et sa gare SNCF.

"Placez moi"

Cet outil de médiation m'a permis de questionner les passants du parvis des bâtiments d'entreprises. Le but était de recueillir leurs avis et idées, sur un possible aménagement de cet espace. J'ai pu également récolter quels étaient les usages qu'ils aimeraient avoir sur cette place.

Les passants avaient à disposition plusieurs éléments urbains imprimés, et devaient les placer en fonction de l'espace qui était devant eux.

Les résultats ont montrés que les personnes souhaitaient plus de végétation au sein de la ville. Ils aimeraient un aménagement plus conséquent qui invite à se détendre, comme une fontaine ou des bancs. Cet espace pourraient être un lieu de rencontre à l'ombre des arbres.



Le quartier des Halles est donc un endroit de forts passages. Pour les piétons et cyclistes, ces passages sont peu agréables. Venant de périphérie, les passants sont obligés d'emprunter un tunnel piéton pour passer sous les voies ferrées. Une fois l'autoroute et les voies ferrées franchies, ils se retrouvent sur les grands boulevards où la présence de la voiture est omniprésente.

Le projet consisterait à travailler sur un parcours qui partirait de la périphérie, empruntant le quartier des Halles, pour rejoindre le centre-ville. Ce parcours est constitué d'endroits de forte affluence, c'est un chemin que les citoyens empruntent régulièrement comme une routine. Des espaces plus travaillés ponctueraient ce parcours. Il s'agirait d'imaginer un espace poétique et onirique qui viendrait métamorphoser le regard. Ces espaces permettraient de faire respirer l'esprit et le corps. Des espaces immersifs rendraient possible une certaine déconnexion : Le but étant de rendre plus agréable et qualitatif ces lieux de passage pour les piétons.

Bref historique

Au Moyen Age, le Marais vert, nom donné à cet espace, conserve un caractère rural, avec des jardins et des constructions clairsemées. À la fin du XIV^e siècle, le faubourg de Saverne, le faubourg National et le faubourg de Pierre intègrent l'enceinte de la ville lors de l'agrandissement de Strasbourg. Le quartier du Marais Vert devient alors véritablement Strasbourgeois. Le bâti ancien du quartier a énormément souffert des bombardements, démolitions, constructions industrielles et commerciales.

Au début des années 1830, une halle aux blés est construite au bord du canal sur des terrains inoccupés. Peu de temps après, une usine à gaz est édiflée sur la place actuelle des Halles. Sa production servait de gaz d'éclairage pour le premier éclairage public de Strasbourg. Elle a été détruite en 1870 lors des bombardements de Strasbourg. Le siège social contemporain du Gaz de Strasbourg est construit sur l'emplacement de l'usine en 1933. Dans les années 1840, une gare ferroviaire est construite à côté de la Halle aux blés. Elle est configurée en cul-de-sac, sur le modèle des gares parisiennes. Sa situation au bord du canal facilite le transfert des marchandises entre la voie fluviale et la voie ferroviaire.

Suite à la construction de la nouvelle gare en 1878, celle-ci ferme. Les habitants de Strasbourg réclament un marché couvert. L'ancienne gare est alors transformée en halle de marché. Des trains de marchandises sont maintenus, afin de desservir le nouveau marché. Les habitants veulent mettre en avant la proximité immédiate du marché avec le chemin de fer.

La gare désaffectée reste très vivante. Elle abrite des bureaux, des bistrotts, des magasins et un marché des quatre saisons. L'ancien tramway passe juste devant l'ancienne gare.

La partie avant de la halle aux blés est détruite afin de laisser place à une grande synagogue, en 1898. Quelques années plus tard, la halle aux blés est achetée afin de devenir les dépendances de la synagogue. La synagogue fut incendiée puis



Ancienne gare de Strasbourg, située à côté de l'Ancienne Synagogue, au bord des quais

bombardée pendant la seconde guerre mondiale. Rien n'a été reconstruit par-dessus, aujourd'hui, cet espace constitue le square de l'Ancienne Synagogue.

En 1974, l'ancienne gare est entièrement détruite et laisse place à un grand complexe commercial. Le centre commercial de la place des Halles a ouvert en 1979. Ce dernier est complété par une maison de retraite, des logements, des bureaux, des hôtels et des parkings, boostant l'activité du quartier. Le centre commercial est une réelle extension du centre-ville.

En 1994, les sièges d'Électricité de Strasbourg, d'IBM et du Crédit Lyonnais s'installent dans le quartier.

Le quartier est desservi par le tram A et D (ancienne Synagogue - les Halles) et la ligne C (Faubourg de Saverne).

L'intérieur du centre commercial est rénové en 2013. Le complexe commercial veut montrer une image plus verte. Des arbres, plantes et fontaines sont installés à l'intérieur.

Les travaux de rénovation du centre commercial devraient apporter un peu d'ouverture et de verdure au "bunker".

Le quartier des Halles, un centre commercial proche du centre-ville, mais qui lui tourne le dos.

Le centre commercial des Halles a vu le jour dans le quartier du marais Vert grâce à son passé historique. L'évolution du quartier avec sa halle aux blés, son marché couvert puis le centre commercial a été une suite logique dans le développement du quartier. Le marché couvert était plébiscité pour sa proximité avec les habitants, et avec la gare pour ses nombreux flux de marchandises.

Aujourd'hui, le centre commercial se retrouve au bord de la grande île de Strasbourg. Cette forteresse moderne peine à rester attractive. Son urbanisme imaginé sur une grande dalle avec ses souterrains et parkings, est dépassé.

Un projet en apnée...

Des projets de rénovation du quartier des halles sont déjà en réflexion. Il est question de rénover le secteur derrière le centre commercial des Halles. La gare routière actuelle pourrait être amenée à disparaître pour laisser place à un parc.

Un projet de cinéma est en cours. Il prendrait place sur la gare routière actuelle. La gare routière, elle, serait déplacée à la place du parking Wilson. Ce cinéma serait le résultat des transferts d'activités du cinéma Vox en centre-ville. Le projet de cinéma des Halles devrait constituer un pôle culturel central du centre-ville. Ce cinéma proposerait 10 salles, contre 6 actuellement au VOX, un restaurant, un bar, un salon et trois salles de réception.

Le square actuel des Halles serait alors directement relié au parvis du cinéma. Le cinéma s'inscrit dans le projet de rénovation du quartier et apportera une façade animée à l'arrière des Halles.

La place des Halles est, aujourd'hui, un espace qui est dédié aux circulations automobiles. Le but de ce projet de rénovation étant d'étendre le centre-ville piétonnier jusqu'à ce quartier.

D'après François Hirschberger, membre du collectif quartier Halles :

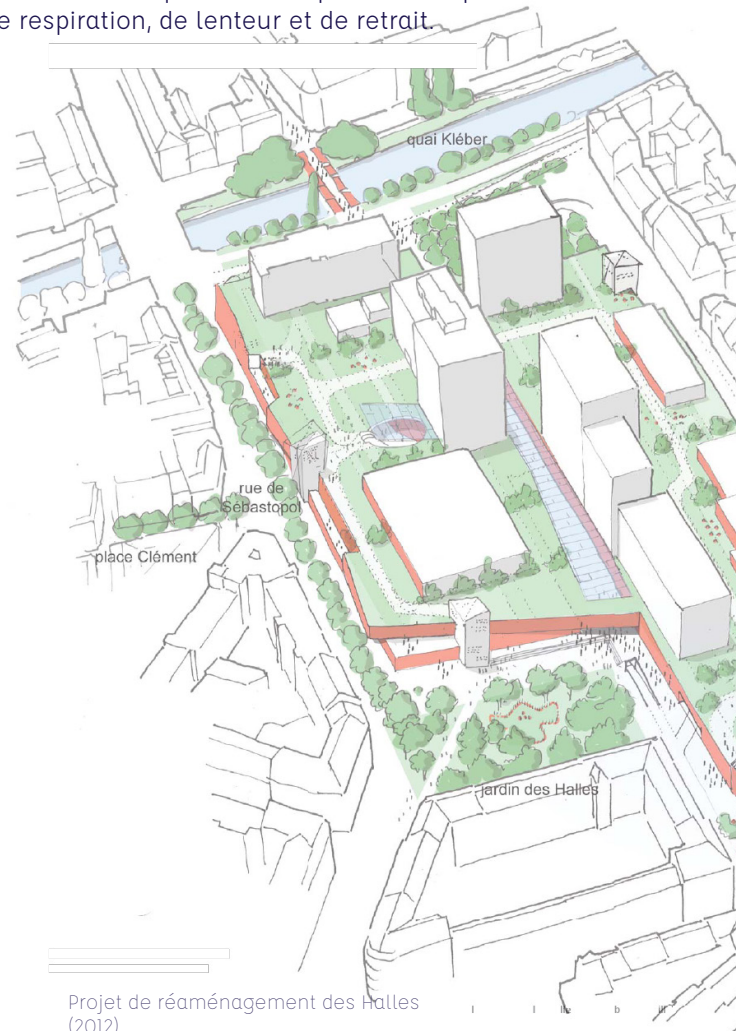
" Dans le projet d'origine, il était prévu que le centre commercial récupère la moitié de la surface dégagée par les cars. Dans cet environnement déjà très dense, il nous semblait plus important de conserver une respiration urbaine. On a donc fait connaître notre opposition et après notre mobilisation, l'extension prévue [du centre commercial] ne concernait qu'un tiers de cette surface. "

Cette rénovation semble complexe au vue des thématiques urbaines soulevées. Il est question d'environnement, flux, mobilités, commerces ...

La municipalité a annoncé, en 2012, vouloir "reconstruire" le quartier des Halles, mais ce projet de réaménagement est encore en réflexion.

Des travaux de modernisation ont commencé sur le devant du centre commercial afin de créer un parvis minéral.

Ma recherche se juxtapose donc à cette réflexion de rénovation de tout le quartier des Halles. Il peut être vu comme une amorce à cet immense projet qui a pour but d'améliorer la qualité de vie des passants et des habitants du quartier sans pour autant penser à des espaces de respiration, de lenteur et de retrait.



Projet de réaménagement des Halles (2012)

Enjeux de connexion et problèmes d'image

Ce quartier est un espace de transition entre le centre-ville de Strasbourg et sa périphérie. La ville aimerait travailler sur ce quartier afin de rapprocher la périphérie vers le centre. L'Eurométropole souhaite étendre l'hypercentre piéton jusqu'à la barrière des grands boulevards et travailler ainsi sur cette traversée. Les mobilités douces (piétons, cyclistes) doivent être favorisées, et doivent être pensées directement dans l'aménagement des espaces urbains. La ville veut valoriser le cadre de vie de ses habitants, en renforçant l'accessibilité au sein du quartier.

La mairie souhaite changer l'image du quartier, en ouvrant le centre commercial sur le reste de la ville et en renforçant l'hospitalité du quartier pour accueillir tous les visiteurs, notamment les touristes.



Le quartier des Halles, proximité avec le centre-ville, volonté d'entendre le centre piéton vers les Halles

Les critères du bien être en ville, vers une respiration urbaine

L'Eurométropole a pour but d'améliorer le cadre de vie des strasbourgeois, en offrant des espaces publics plus agréables pour les habitants du quartier.

La saisine du Conseil de développement par le Président de l'Eurométropole, fin 2016, posait deux questions de fond :

1 - Quelles composantes du bien-être, quelle définition de la qualité de vie et, par voie de conséquence, de l'agglomération rêvée par les habitants d'ici 2030?

2 - Quels progrès sociétaux attendus pour le territoire métropolitain transfrontalier, les résultats étant susceptibles d'orienter les stratégies de développement menées au sein de l'Eurométropole et être mesurés par des indicateurs accessibles à tous ?

La contribution demandée au Conseil de développement devait également porter une attention particulière à la méthode en privilégiant une coconstruction avec les parties prenantes principales du territoire, et notamment les jeunes, intéressés en premier lieu par la métropole de demain.

Pour cela, le service de l'Eurométropole a lancé une enquête⁷ sur le bien-être des citoyens de l'Eurométropole, et des habitants de Kehl.

⁷ Etude "Comment ça va" lancée par l'Eurométropole pour les habitants de l'agglomération et de la ville de Kehl, mars 2018

Les notions morales de partage et de respect, ainsi que le principe de liberté, paraissent être des éléments marquants de l'échantillon principal. Dans le quotidien des répondants, les moments agréables sont surtout les moments de loisirs (au lever, le soir, le week-end, les vacances) et tournent autour des échanges sociaux (famille, amis, commerces, rencontres), de la nature, du sport, des moments où l'on se fait du bien, où l'on se détend, dans une ambiance agréable et loin d'un stress qui se dessine dans l'espace urbain sans échange social, sans nature, sans sport, sans loisirs...

Comment ça va?

RÉSULTATS D'UNE ENQUÊTE
CITOYENNE SUR LE BIEN-ÊTRE

VOLUME 1
LES DÉTERMINANTS PRINCIPAUX
DU BIEN-ÊTRE,
EXPRIMÉS PAR LES PARTICIPANTS.

Un champ lexical⁸ de la saturation et de la respiration

la ville (densité / espace vert / transport en commun / embouteillage / vol et meurtres / ensoleillement)
Pollution (de l'air / sonore / lumineuse)
Situation économique (chômage / dette par habitant / sécurité sociale / pouvoir d'achat)
Bien être personnel (santé mentale / santé physique / égalité des sexes / égalité raciale)
Supporter les différentes pollutions
Air - gaz d'échappement voitures bus camions
Nuisances sonores - cohue des foules
Pollution visuelle - images, pub, (lumière)
Toutes ses nuisances favorisent le stress
Problème d'insécurité
Espace de stationnement
Difficulté à trouver un logement
Améliorer le cadre de vie des habitants

Les cinq thèmes prioritaires retenus :

- les activités culturelles, sportives et de loisirs
- l'environnement
- les transports et déplacements
- le logement
- la santé

L'environnement arrive ainsi en deuxième position et revient «comme un fil rouge à travers les réponses aux différentes thématiques, que l'on parle d'espaces verts, de qualité de l'air, des transports (...), avec des appréciations parfois très critiques», note le Conseil de développement.

8 Critère du bien-être dans l'étude "Comment ça va?", mars 2018

La question de la pause

Les Halles un quartier "d'entreprises" - comment aménager leur parvis ?

Le quartier des Halles est un quartier qui regroupe plusieurs grandes entreprises de Strasbourg. En 1994, les sièges d'Electricité de Strasbourg, d'IBM et du crédit lyonnais s'installent dans le nord du quartier. Leur parvis constitue un enjeu important dans mon projet. Cet espace est sous utilisé, pourtant il est emprunté de manière répétées par les salariés afin d'accéder à leur travail. Je me suis donc interrogée sur les besoins des employés et des entreprises, afin de mettre à profit ces enjeux dans l'espace public, proche d'entreprises.

Les employés bénéficient de cet espace lorsqu'ils arrivent et partent du travail, mais également lorsqu'ils sont en pause. En effet, que ce soient de petites pauses pour prendre l'air, ou bien la pause repas, le parvis peut être pensé et aménagé afin d'être un véritable atout pour les entreprises qui l'entourent.

Quels sont les enjeux de la pause au travail dans le domaine tertiaire ?

Dans un premier temps, nous essayerons de comprendre quelle est la nécessité de prendre des pauses au travail, puis nous verrons quelles solutions peuvent être apportées pour rendre ces pauses plus efficaces.

Trop de travail peut être mauvais pour la santé. En effet, le fait de travailler trop longtemps sur une même tâche engendre du stress et des mauvaises habitudes. De nombreuses études médicales prouvent que le surmenage au travail peut nuire à la santé. Il est donc conseillé de prendre régulièrement des pauses, en plus de la pause méridienne, pour ne pas être collé à son écran.

Selon l'article L31121-1 du code du travail, la pause déjeuner est d'ailleurs obligatoire. Elle doit être effectuée pendant la période de travail, dans laquelle le salarié est à disposition de l'employeur. La loi prévoit 20 minutes de pauses minimum pour 6 heures de travail consécutives. Ces pauses peuvent être continues ou fractionnées. Lorsque le salarié n'est plus sous les ordres de l'employeur, elles ne sont pas considérées comme un temps de travail effectif.

La pause est une réelle nécessité au sein d'une journée de travail. D'après une étude réalisée par J'assure-mon-entreprise.com sur 2500 salariés, 1 personne sur 3 s'est déjà fait reprocher de passer trop de temps en pause. Certains employeurs pourraient croire que le temps de pause est un temps où le salarié ne travaille pas, et est donc moins productif. Cependant, les pauses apportent un grand nombre de bienfaits sur notre travail.

Le fait de prendre des pauses permet de s'autoriser des errances mentales et ainsi de décompresser après une période de travail compliquée.

Les pauses, en général, permettent de créer un lien social au sein de l'entreprise. Elles favorisent les échanges entre collègues. 83 % des salariés aiment retrouver leur collègue pendant la pause, et 66% en profitent pour discuter avec leur supérieur. La parole est plus libre, et permet d'apaiser les tensions. La cohésion d'équipe est renforcée et ces liens créés, seront utiles lors des collaborations.

Prendre des pauses nous rend plus actif. Le fait de décompresser de courts instants, nous permet de revenir à sa tâche de travail, plus motivé. Un simple café peut booster et donner un regain d'énergie.

La pause est une réelle nécessité au sein de l'entreprise. Plusieurs solutions sont mises en places afin qu'elles soient plus efficaces.

Aujourd'hui, l'entreprise n'est plus seulement un lieu de travail, il s'agit d'un réel lieu de vie. L'entreprise doit être un lieu d'échange source de bien-être et d'épanouissement personnel. Les entreprises prennent en compte ce facteur en pensant à l'aménagement d'espaces supplémentaires au sein des bureaux. Un agencement adapté est un facteur clé pour avoir une pause bénéfique. Des espaces annexes peuvent s'ajouter à l'espace de travail. Le siège du groupe AXA, banque et assurance vient d'emménager dans ses nouveaux locaux à Levallois Perret. Une réflexion a été engagée afin de répondre à une meilleure façon aux enjeux de développement stratégique de transformation et de réduction des coûts. Ainsi, des espaces dédiés aux services et à la pause ont été séparés des espaces de travail. Une salle de sport est disponible toute la journée pour permettre aux employés de se dépenser. Les employés peuvent se plonger dans le noir dans les salles de sieste afin de se déconnecter complètement du travail. Des salles de jeux peuvent aider à faire retomber la pression et renforcer le lien social entre les collaborateurs. La rencontre des salariés hors du cadre du travail ne peut que renforcer les capacités des collaborateurs à évoluer. Ces aménagements démontrent la volonté de la part des entreprises de rompre avec l'image traditionnelle et austère des espaces de travail. Les sociétés doivent faire en sorte que les salariés se sentent bien, cela impactant directement sur la productivité et le dynamisme au quotidien.

Des espaces sociaux, aménagés de canapés et de fauteuils, viennent compléter les espaces de travail. Ils permettent de faire des transitions entre les différents espaces et de se plonger dans l'ambiance de travail.

Salle de repos, salle de sport, salle de jeux, salle d'expression ou encore salle d'allaitement permettent de contribuer à une meilleure qualité de vie au travail.

Les employés peuvent ainsi bénéficier d'espaces de détente au sein des locaux des entreprises, mais ils peuvent aussi sortir du bureau. En effet, l'espace urbain peut offrir des moments d'évasion proche des entreprises. A la Défense, de nombreuses activités sont organisées sur le parvis pour les salariés.

Un parcours artistique de 6 km déambule entre les bâtiments des entreprises. 69 œuvres se cachent dans l'espace urbain. Un itinéraire est disponible avec des audio guides afin de compléter cette promenade. Ce parcours invite les employés à sortir des bureaux et à prendre le temps de s'évader.

Les parvis d'entreprises constituent des espaces de travail intéressants pour créer et aménager des espaces de déconnexion. Les usagers du parvis de la Défense forment un public stressé et préoccupé par leur travail. La pause devient un élément crucial pour l'aménagement de ces espaces. La biennale de design "forme publique" interroge des installations au service des travailleurs. Ainsi des plateformes sont agencées afin de permettre aux salariés de se retrouver autour d'un mobilier invitant à la détente et à l'échange. Des fontaines et des espaces végétalisés créent de véritables ambiances en rupture avec l'espace de travail.

La pause en entreprise représente différents enjeux. La pause est obligatoire, mais elle permet surtout de créer des errances mentales permettant de se déconnecter du travail. Cette coupure permet de rebooster et d'améliorer la productivité. Cette évasion peut prendre différentes formes. Les entreprises commencent à aménager de nouveaux espaces au sein de leurs locaux, dédiés à cette fonction. Le parvis et l'espace urbain peuvent se révéler comme des extensions des bureaux afin de créer de nouvelles atmosphères en rupture avec les espaces de travail.

Quelle peut être la place du designer d'espace dans l'aménagement de ces lieux favorisant la productivité et la créativité dans une journée de travail ?

Qu'en est il pour l'aménagement d'espace urbain extérieur ?

Un espace de respiration au coeur d'une agglomération

Les étangs de Cergy

Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne de 1965, permet de contrôler la croissance urbaine et démographique de la périphérie de Paris. Le projet de villes nouvelles a pour action de corriger les disparités spatiales, sociales et économiques, de coordonner l'offre de déplacement, et de préserver les zones rurales et naturelles.

Une des préoccupations importantes des politiques publiques des villes nouvelles est le développement d'espaces de loisirs et de détente au sein du tissu urbain.

Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme prévoit, alors, une programmation pour la création de bases de plein air et de loisirs, répartis sur le territoire de la région parisienne.

La ville nouvelle de Cergy Pontoise a été créée afin de structurer les banlieues parisiennes et désengorger Paris. Cergy Pontoise offre une topographie naturelle en amphithéâtre, permettant ainsi d'isoler, visuellement et phoniquement, les bassins destinés aux activités de loisirs.

A la sortie de Paris, un large éventail d'activités adaptées à tous les âges et à toutes les saisons (restauration, pêche, VTT, sentier randonnée, royaume des enfants, espace baignade, espace nautique, tennis, Xtrem Aventures) sont disponibles.

La base de loisirs incarne un élément central de la ville, situé au cœur de l'agglomération, elle est bordée par quatre de ses communes. Les étangs de Cergy constituent un espace de respiration pour toute l'agglomération. Véritable poumon vert de cette ville nouvelle, la base de loisirs permet de se déconnecter et de se détendre à deux pas de la ville.



À la recherche d'une respiration dans le quartier

Il existe plusieurs espaces de végétation dans le quartier, cependant ils ne sont pas calmes. La place de Haguenau est encerclée par des flux de circulation dense. Le Boulevard du Président Wilson représente une nuisance sonore importante pour les habitants. De même, le square des Halles, principale aire de jeux des enfants du quartier, est situé à côté de la gare routière des Halles, et bénéficie de très peu de végétation.


À observer le quartier, on pourra proposer que l'un des espaces de respiration se place au carrefour du boulevard du Président Wilson, du Faubourg de Saverne et du boulevard Wodli, notamment sur le Parvis de l'entreprise Électricité de Strasbourg.

Cet espace dégagé au niveau de l'espace piéton, est un lieu de passage très fréquenté. Entre la gare et les Halles, beaucoup de piétons et de cyclistes traversent cette place sans s'y arrêter. Les arrêts de bus environnants ponctuent et rythment ces flux incessants de passants.

De plus ce quartier regroupent aussi bien des voyageurs/touristes se rendant à la gare, que de simples passants allant aux Halles. Plusieurs entreprises se sont également installées dans cette partie de la ville, ainsi des personnes extérieures au quartier, viennent pour y travailler. Enfin, une partie résidentielle occupe le reste du quartier.

Ce lieu représente un espace de passage important. Le flux de piétons est incessant et les passants sont variés. Cependant cet espace est très bruyant, aux vus de la proximité avec l'axe routier qui relie la place d'Haguenau à la gare.

Cependant, est-il vraiment nécessaire de s'arrêter et de faire une pause statique, pour profiter d'une respiration dans la ville ? La question de la mobilité, ainsi que la notion de la marche permet d'interroger le rythme de la ville.



**La marche à
l'échelle de la rue**



**La marche à
l'échelle de la rue**



L'architecture moderne applique un certain zonage en ville. En effet, les différentes voies de circulation sont séparées selon les moyens de transports disponibles en ville. L'apparition de la voiture modifie l'urbanisation des villes. L'automobilisation entraîne alors un urbanisme éparpillé, disloqué en plusieurs territoires favorisant ainsi l'individualisme du citoyen.

Navigations urbaines

Déplacements ou mobilités ?

Notre société est de plus en plus mobile. Les rapports que nous entretenons à l'espace et au temps ont évolué. Nos distances parcourues ont augmenté de façon considérable, et de nouvelles formes de déplacement sont apparues.

On peut distinguer le déplacement de la mobilité. Le déplacement devient mobilité lorsqu'il y a un changement social. Lors de déplacements, nous devons nous adapter aux nouveaux espaces dans lesquels nous pénétrons. La mobilité résulte de cette adaptation. Se déplacer plus vite et plus loin ne signifie pas, pour autant, être mobile.

Il faut également différencier la motilité de la mobilité. La motilité sont les aptitudes diverses propres à chacun de se déplacer. C'est la faculté de se mouvoir. La motilité est donc un élément capital de l'individu. La mobilité est le caractère de ce qui peut être déplacé, ou de ce qui se déplace par rapport à un lieu, à une position.

Ainsi, la mobilité est un symbole de la ville en mutation. Elle met en évidence les différents changements sociaux, et l'adaptation de chaque individu à ces lieux.

La marche engendrerait des tactiques d'adaptation, d'ajustement et de protection vis-à-vis de l'environnement.

Des rythmes différents de marche sont imposés aux citoyens en fonction de la matérialité de la ville. Chaque citoyen adopte un rythme de marche particulier selon leur différence d'âge, de statut et de familiarité avec la rue. Le mode d'appropriation de la ville est propre à chacun.

Marcher dans une rue étroite et sinueuse va avoir un impact différent d'une marche dans un large boulevard. Dans la rue, le déplacement est plus saccadé, heurté et sinueux. Dans un boulevard, le déplacement est plus fluide, souple et plus contrôlé.

Une liaison douce

La ville mute et ne cesse de s'étendre, bouleversant ainsi les modes et habitudes quotidiens de déplacements. Avec la mobilité résidentielle, le temps de transports s'allonge et le développement des transports dit "doux" remet en cause la suprématie de la voiture.

La ville est, aujourd'hui, le résultat d'une hypermobilité. La ville est connectée à tout et tout le temps. Les nouvelles technologies de la communication, internet, téléphone, réseau sans fil, ne font qu'augmenter ce ressenti.

Les piétons doivent faire face aux événements imprévus. Chaque citoyen effectue un parcours qui dessine la ville.

" Un trajet ouvre un sillage ou imprime un parcours à une cadence reconnaissable modifiant la face visible de l'espace public. "9

Ces sillages "dessinent" des lignes d'orientation pour les autres usagers de l'espace public. Notre cerveau est conditionné pour emprunter un chemin qui est semblable à celui de la personne devant nous. Le tracé de ces trajets deviennent alors des chemins de marche privilégiés dans la ville.

Les trajets s'incarnent dans le corps des piétons et le rythme de marche.

" Marcher, c'est naviguer, observer et agir en même temps : c'est ajuster son allure, sa direction, le contact physique avec l'environnement d'humains et d'objets, à l'occasion penser aux salutations et aux adieux, faire un mouvement de tête et s'il s'agit de "marcher d'un même pas", signaler tout changement de rythme. Bref, c'est produire des indices de son activité au moment même de son effectuation, cadrer et marquer son déplacement avec et pour ceux qui l'observent. " Joseph¹⁰

¹⁰ Joseph, Isaac (2000). *Décrire l'espace des interactions* in Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographies à Cerisy, Paris, Belin, p. 16

Les mouvements lents, des courants précieux

Les expériences piétonnes sont particulières à chaque être humain : enfants, amoureux, militaire, seul, en groupe. Les enfants ont un rapport particulier à la rue. Il n'ont pas forcément besoin d'un grand espace dégagé, il suffit seulement d'une rue peu mouvementée, avec de quoi s'asseoir et s'inventer un nouveau monde. Leur immobilité dans l'espace public freine le mouvement de la ville.

Chicanerie

Performance, réalisé le 11 mars 2019, rue d'Austerlitz, Strasbourg

Captures vidéo de la performance

Camille, Doëtte, Margot, Marie, Marie-Elodie, Timothée

Cette performance a eu lieu dans une rue piétonne très passante de Strasbourg. Elle questionne les flux de circulations piétonnes dans une rue étroite. Le but était de mettre en évidence le rapport des passants à l'espace, en venant intervenir sur leur trajet. Des obstacles humains venaient perturber, voire, faire barrière à leur cheminement. Ces chicanes humaines intervenaient comme des ralentisseurs sur leur passage.









LES ENJEUX DE LA MARCHÉ

La marche : Intérêts écologiques, économiques, de liberté et d'autonomie, de santé publique autant que civique ; la marche semble comporter de nombreuses réponses aux attentes collectives.

La marche ne constitue, cependant, pas forcément un élément convivial. Dans la rue, on se côtoie, on se croise, on est poli et civil quand quelqu'un demande son chemin, mais on ne se parle pas en se croisant, on ne se salue qu'à de rares occasions. Lorsque notre regard vient à croiser celui d'un inconnu, nous détournons discrètement le regard.

Notre rapport à l'espace et la quantité de personnes croisées influent sur nos comportements.

La ville de Strasbourg a établi un plan piéton sur 2011 à 2020. La marche à pied ne dispose cependant d'aucune stratégie. Elle est évoquée dans les schémas d'accessibilité, les politiques de sécurité routière ou les mesures du PDU, plan des déplacements urbains.

Avec une véritable politique dédiée aux piétons, Strasbourg constitue l'une des agglomérations françaises les plus "marchées". Selon une enquête¹¹ de l'Eurométropole, un déplacement sur trois 33% est effectué exclusivement à pied. Et en centre-ville, la proportion s'élève à un sur deux soit 52 %. Or, dès que l'on quitte le centre, cette proportion en périphérie du centre s'effondre.

¹¹ Enquête ménage déplacements à Strasbourg, 2009

Une coupure importante dans la ville

Chaque déplacement commence et finit par la marche. La Gare centrale génère près de 24000 déplacements piétons, concernant près de 40% des voyageurs. La marche à pied constitue le premier mode de propagation dans le quartier.

En général, une station de tramway génère 8100 déplacements piétons (montées et descente), un arrêt de bus génère 1000 trajets piétons.

La marche à pied est un complément idéal de l'usager des transports collectifs.

Le centre historique concentre essentiellement une forte densité de trajets piétons. Cette densité est assez présente dans les quartiers de Neudorf et de Koenigshoffen, ainsi que dans les quartiers à forte densité d'habitat social comme Elsau et HautePierre.

Une coupure importante est marquée entre le centre-ville et la périphérie, vers les quartiers de Cronembourg et de HautePierre. Cette coupure est due à une fracture de cette densité urbaine, notamment par le franchissement, très peu urbain, de l'A 351 ou encore la place d'Haguenau pour l'accès à Schiltigheim.. En effet, la voie ferrée ainsi que l'autoroute créent une véritable rupture dans la ville de Strasbourg, défavorisant le passage des piétons.

> Traiter les coupures liées au franchissement des infrastructures lourdes, en améliorant les conditions de confort du piéton sur les ouvrages existants et en inscrivant de nouveaux ouvrages dans les projets urbains.

La rue à l'échelle de la marche

La trame praticable à pied d'une ville est une condition de la bonne "marchabilité". Plus la trame est fine, plus le piéton se sent libre dans sa déambulation. La possibilité de cheminement est plus riche. Et ainsi, les trajets peuvent se rapprocher de la ligne droite, évitant ainsi les détours.

Les quartiers de Strasbourg dans lesquels la place du piéton est la mieux considérée sont le centre-ville et le centre élargi, ainsi que les centres de chaque quartier. Le quartier des Halles commence justement à laisser une place plus importante aux piétons.

Les principales opérations d'aménagement de voiries ont amorcé un rééquilibrage en faveur des piétons. Le réaménagement de la rue du Faubourg de Pierre en 2010 a permis de laisser davantage de place aux piétons et aux vélos vis-à-vis de l'axe routier.



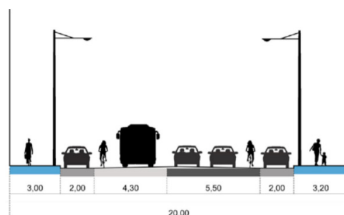
Rue du Faubourg de Pierre **AVANT** réaménagement : des emprises et une lecture encore très routière

rue du Faubourg de Pierre
Avant réaménagement

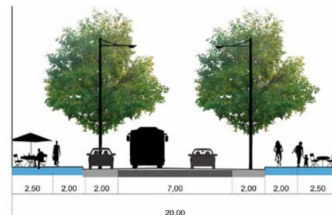


Rue du Faubourg de Pierre **APRES** réaménagement (2010) : davantage de place aux piétons et aux vélos

rue du Faubourg de Pierre
Après réaménagement



Espace piéton : **39%**
3,0 m + 3,2 m / (20,0 m - 4,3 m)



Espace piéton : **45%**
2,5 m + 2,0 m + 2,0 m + 2,5 m / 20,0 m

Les plaisirs de la marche

Les lieux d'intérêt principaux de la marche sont représentés par le patrimonial et le culturel, les parcs, les squares, les équipements de loisirs ou les pôles générateurs de trafic. La marche n'est plus seulement utilitaire, elle peut être source de plaisir. Bien que le quartier soit un pôle générateur de trafic, due sa proximité avec la gare, il ne constitue aucun espace pour le plaisir de la marche, étouffé par les axes routiers trop présents dans le quartier.

Promouvoir la marche - stratégie de revalorisation de la marche

> Favoriser la marche à pied passe nécessairement par une réhabilitation de la dimension sensorielle de la marche à pied et du plaisir.

> Organiser des actions événementielles et partenariales invitant à la découverte pedestres des territoires Strasbourgeois.

Une traversée magique

Tunnel de la Croix Rousse, Lyon

Le tunnel de la Croix Rousse est consacré aux modes "doux". Selon le journal le Monde, l'expérience relève d'une "traversée magique". Le tunnel comporte trois voies de circulations : une voie pour les piétons, une voie pour les cyclistes, et une voie pour les bus.

L'atelier Skertzo a créé, sur ce site, une véritable ambiance en mélangeant des jeux de sons et de lumières. En effet, des vidéos animées sont projetées tout le long des parois du tunnel. Cette installation permet de diminuer l'effet anxiogène causé par la traversée à pied d'un tunnel de grande longueur.

Issu du spectacle vivant, les artistes essaient de décrypter l'espace urbain. Ils se réapproprient les lieux en recréant des narrations au sein du tube.

Leur but est d'amener les spectateurs à voir le déplacement d'une manière différente. Ils partent de l'existant pour, ensuite, éveiller tout un imaginaire.

Ce tunnel de secours, parallèle au tunnel routier, a été, ainsi, transformé en tunnel "mode doux" en 2013. Mais quoi de plus inhospitalier qu'un tunnel piéton d'une longueur de 1,8 km ? C'est ainsi que l'atelier d'artistes a réussi à rendre ludique et onirique ce parcours. Cette mise en lumière suscite l'envie d'avancer et de découvrir la suite des projections.

En tout, 72 projections sur 12 thématiques différentes : des danseurs, joggers, forêts tropicales, spirales de couleurs, animaux, nuits étoilées se succèdent sur les parois et la voûte du tunnel. Ce sont, à la fois, des vidéos, des images de synthèses, des dessins animés, qui se projettent, le tout dans une ambiance musicale apaisante.

Ce projet s'inscrit dans une volonté de développer les modes doux de transports dans la ville de Lyon.

En tant qu'espace de transition, de non-lieu avec un non-temps,

ce tunnel a ici trouvé une forme en retrait de la ville et de ses agitations. La programmation et le dispositif technique proposent ainsi une pause de 1,8 km, structuré par une diffusion de médias.

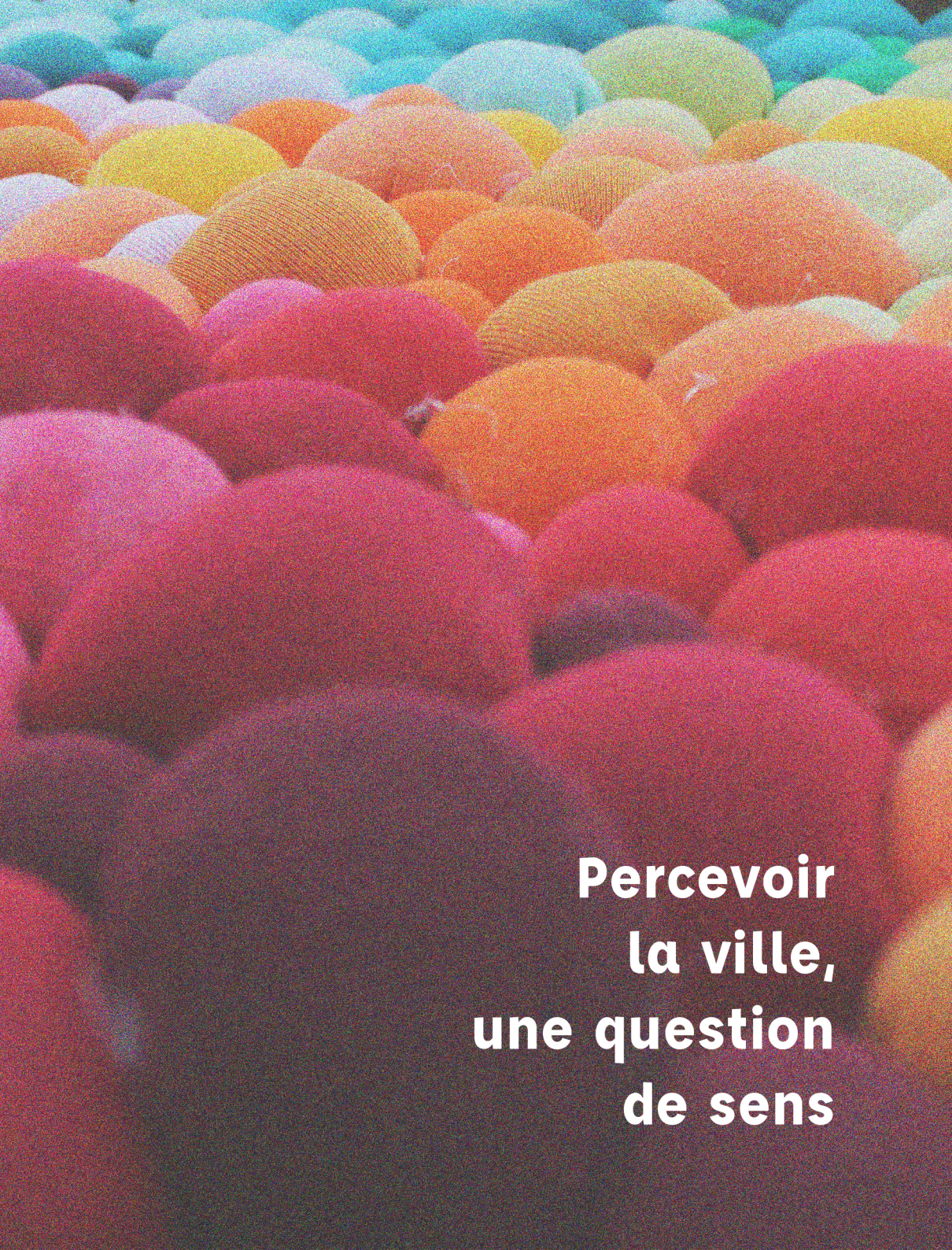


Rester immobile, un acte révolutionnaire ?


Pour la plupart, il faut reconnaître que ce que nous apprécions en ville, se déroule sans aucun mouvement. Attendre, flâner, regarder les gens passer, l'espace urbain procure un plaisir passif. Parfois, rester immobile s'avère être une expérience agréable.

Selon Valin¹², l'individu se caractérise par sa manière de se déplacer, sa manière de faire, sa manière de faire voir : sa manière d'être.

¹² Valin, Yannick (2005). *Sur l'intime au détour du chemin : cheminement physique et processus artistique*. Mémoire de master 2 : spécialité professionnelle - développement culturel et direction de projet, Faculté d'anthropologie et de sociologie, Université Lumière Lyon 2, p.2



**Percevoir
la ville,
une question
de sens**



**Percevoir
la ville,
une question
de sens**



Chaque ville est différente, avec ses propres atmosphères, textures, couleurs et sa propre histoire. Le caractère d'une ville se lit selon plusieurs critères : la topographie, le climat, la géographie et surtout les êtres humains qui l'habitent. Ceux-ci façonnent le paysage qui les entoure mais sont conditionnés à leur tour par le paysage. Cette relation est au cœur des cultures, communautés et paysages urbains.

Immersion et émergence

Selon Bernard Andrieu¹³, depuis peu, un accord nouveau entre les Hommes est prédéfini afin d'avoir une vie moins compétitive et plus coopérative. Il se base sur les travaux du Corbusier de 1930, pour parler de la modification de soi dans la pratique corporelle.

Il faut faire une différenciation entre la cosmétique et la cosmétique. La cosmétique est un appareil, un décor de surface, alors que la cosmétique est un travail plus en profondeur. Cette dernière permet d'étudier les conséquences de l'immersion des éléments dans les villes.

Il n'y a pas d'immersion dans un lieu sans émergence auparavant. Il faut d'abord sortir d'un état pour entrer dans un autre.

¹³ Bernard Andrieu, *Philosophe du corps*, il publie des travaux d'histoire des pratiques corporelles

L'urbanisme une pensée collective, un environnement adapté à l'utilisateur

L'environnement optimal pour une ville, doit être un milieu qui est adapté aux êtres vivants qui le contient. La ville doit être adaptée à ses usagers et habitants. La réflexion de l'urbanisme doit être collective, elle doit prendre en compte les personnes censées y vivre, en tenant compte, aussi bien, des dimensions individuelles que sociales. Cette pensée collective renvoie à un ensemble d'échanges, de négociations et d'expériences entre individus ayant des niveaux de ressources différents.

Le sociologue Jean Rémy définit l'urbanisme comme un passage d'une société collective à une société individuelle.

Pour les concepteurs et les usagers, l'espace public connaît des enjeux différents. Ce sont à la fois des enjeux politiques, culturels mais aussi économiques. L'espace public est une ressource qui favorise les échanges mais aussi les communications entre les individus et les groupes d'individus.

Vivre ensemble, c'est savoir partager un espace. Les rapports sociaux, entre les individus, sont structurés par l'espace et les processus qui lui sont liés, à savoir la mobilité et l'urbanisme. Le sens et l'usage de l'espace public sont le résultat de l'interaction entre l'individu et le groupe d'individu. La conception et l'aménagement des villes résultent des décisions et des compromis effectués par l'ensemble des individus.

" Le centre de préoccupations des sociologues n'est pas l'espace en tant que tel, mais la contribution que ce dernier peut apporter dans la formation des acteurs sociaux et dans leurs rapports, autant sur le plan de la représentation que de l'interaction " Jean Rémy¹⁴

¹⁴ Rémy, Jean, *L'espace, un objet central de la sociologie*, Toulouse, Erès, coll. "Sociétés urbaines et rurales", 2015, p.155

Revitaliser un quartier pour ses habitants

Superkilen, Copenhague, Danemark, 2011
BIG + Topotek1 + Superflex

Superkilen est un projet d'aménagement urbain, situé dans un des quartiers les plus défavorisés de Copenhague. Ce projet mêle architecture, composition paysagère et art. Des objets de l'espace urbains, provenant de pays différents, rappellent les origines des habitants du quartier.

Superkilen Park se propage sur un demi kilomètre et traverse tout le quartier de Norrebro. La spécificité de ce parc est sa division en trois espaces, dissociable en trois couleurs. Les matériaux et les couleurs utilisés dynamisent le quartier et permettent de mettre en avant les éléments urbains exposés.

Le square rouge est conçu comme une extension des activités culturelles et sportives déjà présentes dans le quartier. La surface colorée du sol pénètre l'intérieur de la salle de sport, et recouvre les façades des bâtiments longeant le square. Il n'y a plus de seuil entre intérieur et extérieur, le quartier forme un ensemble. L'espace central de la place est dégagé, encourageant l'interaction entre les habitants, afin qu'ils puissent s'approprier l'espace et organiser des activités éphémères. Superkilen offre un large panel d'activités permettant à la communauté du quartier de se rencontrer au travers des jeux et des activités sportives.

Superkilen prône le partage de l'espace public par et pour ses habitants. Cet espace coloré permet de revitaliser le quartier, tout en mettant en avant ses usagers en rappelant les origines de chacun. Situé dans un quartier défavorisé du Danemark, l'importance de la couleur et du matériau permet d'égayer le quotidien et apporte une jeunesse épanouissante

Les habitants se retrouvent en immersion dans un espace coloré avec un large choix d'activités pour se dépenser, se rencontrer et interagir avec leurs voisins.



La dimension sociale de la marche

Lorsque l'on parle de la marche, le monde de l'art et de la littérature se préoccupe principalement de la dimension esthétique du mouvement du corps dans l'espace. La photographie et la danse interrogent la manière dont le corps bouge dans l'espace. La littérature se concentre, plus spécifiquement, sur la sensation de l'individu.

Ils évoquent, notamment, la dimension sociale de la mobilité humaine. L'individu requiert des capacités à vivre avec les autres dans l'espace public, et à tirer parti des informations perçues dans l'environnement. L'accessibilité des piétons à l'espace urbain fait appel à la dimension sensible du cheminement.

" La mobilité urbaine convoque simultanément l'ambiance des lieux, la perception et les compétences du piéton. " Thomas¹⁵

La marche en ville découle de la dimension corporelle et perceptive. Les aspects kinesthésiques et perceptifs de la marche, ont-ils un impact sur le questionnement du réaménagement des territoires piétons de la ville ?

Marcel Mauss¹⁶ définit la marche en évoquant les *habitus*¹⁷ du corps, debout, en marchant : respiration, rythme de la marche, balancement des poings, des coudes, progression du tronc en avant du corps, ou par avancement des deux côtés du corps alternativement, pieds en dehors, pieds en dedans.

15 Thomas, Rachel (2005). *Les trajectoires de l'accessibilité*. Bernin, A la Croisée, Coll. Ambiances, ambiance

16 Mauss, Marcel (1950). *Les techniques du corps* in Sociologie et anthropologie, Paris

17 Marcel Mauss veut aussi appréhender l'être humain dans sa réalité concrète : physiologique, psychologique et sociologique. Il esquissera ainsi le concept "d'homme total" qui nourrira notamment Pierre Bourdieu dans ses analyses en termes "d'habitus".

La marche est un phénomène social par excellence. L'anthropologue, Marcel Mauss, décrit la marche comme une technique du corps. La marche est un acte corporel acquis et appris. Les traits essentiels de la marche, son rythme, la gestualité du corps, son allure et la posture, varient selon les cultures, les sociétés et les modes.

La marche engage à la fois le corps et la pensée, la marche rythme le piéton dans sa perception de la ville. La marche en ville obéit aux codes implicites de la vie sociale.

JOUR, NUIT, une rythmique de la ville

Chez Sansot, la marche a un sens différent en fonction du jour ou de la nuit. La promenade nocturne, est une quête de soi. Elle permet de faire une introspection et de révéler des questionnements sur soi.

La marche en ville, de jour, apparaît plus banale, plus quotidienne. Il s'agit, pour Sansot, de comprendre ce qui fait de l'ordinaire d'un parcours en ville et ce qui dessine les traits du quotidien.

" La ville se compose et se recompose, à chaque instant, par les pas de ses habitants. " Sansot¹⁸

Dans cette rythmique circadienne de la ville, nous retrouvons la marche comme ajustement entre le piéton et l'environnement dans lequel il s'y trouve.

18 Sansot, Pierre (1996). *Marcher, marcher dans la ville...* in Poétique de la ville, Paris, Armand Colin, 1ere édition 1971

La nuit, terrain d'expérimentation du sensible

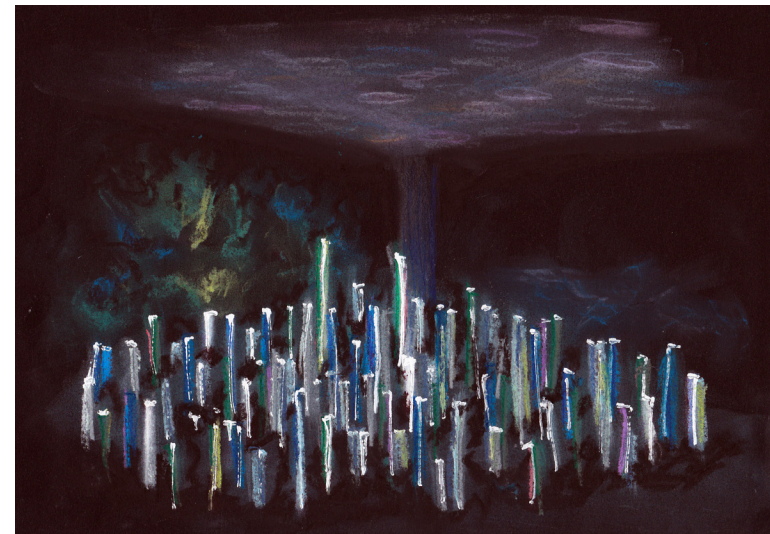
L'Ô, Yann Kersalé, musée du quai Branly, 2006

Le plasticien, sculpteur de lumière, a fait de la nuit, son terrain d'expérimentation sensible.

Dans les jardins du musée du quai Branly, à Paris, une centaine de joncs colorés se dispersent et se reflètent sur la végétation et le bâti environnant. L'ensemble de l'installation crée un lac de lumière, qui se colore en fonction de la température extérieure, passant du vert frais en été, à une lueur blanche bleuté avec la fraîcheur hivernale.

Les mouvements des reflets sur l'architecture de Jean Nouvel, créent une promenade féérique. Leurs faisceaux de lumières colorés dessinent des formes géométriques qui s'animent lorsque les gouttes d'eau atteignent les joncs.

Yann Kersalé propose ainsi un nouveau récit, une fiction lumineuse à cet espace urbain. Les reflets lumineux mettent en mouvement à la fois l'espace et l'architecture .



Expérimenter l'espace, un corps à corps entre œuvre et visiteur

La marche, une activité sensible

Traverser une ville à pied, engage tous les sens de notre corps. La vue permet de déchiffrer l'espace qui nous entoure et nous permet de nous orienter. Nous pouvons détecter la présence d'autrui afin d'anticiper à distance notre trajectoire.

Le sens de la vision, nous permet de nous approprier l'espace déjà parcouru. Nous définissons des points de repères qui permettent de nous orienter et de mener à bien notre trajet. Lorsque nous traversons un lieu, nous organisons cet espace en différents champs de "visibilités mutuelles" qui permettent de donner à voir et prévoir les actions des piétons environnants. Le piéton est exposé au bruit incessant de la ville. Il baigne dans une sonorité permanente qui s'apparente à un désagrément. Avec ses nuisances sonores continues due au trafic urbain, la ville apparaît comme un élément agressif pour le piéton. Cette gêne sonore est cependant conjurée par un écran de sens. Notre corps décide de ne plus l'entendre, et un imaginaire est mis en place pour faire barrière aux sons urbains. Le piéton effectue une mise à distance au niveau des bruits citadins en créant une protection cognitive.

Toute une dimension tactile et kinesthésique traverse le corps lors de la marche. Les flux thermiques, la sensation de l'air au contact de la peau, mobilisent le corps et transforment la posture de l'individu. Ces flux favorisent la sociabilité urbaine.

L'empreinte olfactive est, également, un marqueur de territoire. L'odorat accompagne le marcheur en même temps que les odeurs enveloppent son corps. L'odeur entête, enivre ou repousse. Elle modifie le rythme et la posture autant qu'elle signe le lieu.

Chaque sens évoque l'identité d'un lieu.

La marche constitue une relation affective à la ville. Se rendre compte de l'emprise d'un lieu modifie sa perception sur l'environnement et a un impact sur le rythme du pas, la posture du marcheur et le choix du parcours.

" La marche urbaine est un pli du corps "¹⁹

La marche est une activité qui sollicite la sensorialité du piéton. Elle se nourrit des modalités sensibles de l'espace urbain. En fonction de l'humeur et de l'intuition du piéton, la ville évolue sous ses yeux. Elle peut parfois offrir du repos, le malmener, le pousser à faire un choix entre la nonchalance des circulations incessantes ou bien le dynamisme de ces mouvements quotidiens.

19 Sansot, Pierre (1996). *Marcher, marcher dans la ville...* in Poétique de la ville, Paris, Armand Colin, 1ère édition 1971, pp. 138 -145

La marche engage la perception

Mathias Poisson, Bande passante, Dijon, Août 2009

Le plasticien et performeur questionne les modes de représentation de la promenade autant par l'écriture, l'image que par la performance. Bande passante est une expérience à vivre. Accompagné par des guides, chaque spectateur est muni d'un casque audio. Les spectateurs, suivant chacun un seul guide, sont éparpillés dans l'espace public. Traversant des lieux variés, rues, ponts, jardins, le casque audio diffuse une voix qui décrit le paysage et engage le corps à se déplacer plus lentement. Puis une bande sonore, sans parole, atteint les oreilles des spectateurs. La promenade devient spectacle. Les guides deviennent acteurs et danseurs. Le paysage urbain se transforme en décor de fiction. La promenade évolue et devient source de sa propre histoire. La bande son qui se confond avec l'ambiance sonore extérieure du lieu, diffracte et multiplie le temps. Le regard devient conscient, la perception des lieux est sortie de ses habitudes.

Cette promenade invite à une marche plus oisive et attentive. Mathias Poisson propose une déambulation sensible où l'expérience du spectateur est au cœur de la recherche.



Petite galerie de marcheurs

L'art permet en grande partie de véhiculer des émotions. En immersion dans un lieu, l'artiste nous plonge dans un univers plastique, esthétique et sensoriel.

Le temps d'un instant, le visiteur contemple, pénètre et interagit avec l'œuvre, oubliant l'espace environnant.

L'aspect poétique permet de pénétrer l'œuvre, et y laisser dériver voire errer son esprit.

L'œuvre possède une relation particulière avec son espace de représentation. L'œuvre in situ est une installation réalisée spécialement pour un espace. Elle permet de révéler une caractéristique spécifique aux spectateurs, et ainsi transmettre de plus fortes émotions.

Comment l'œuvre dialogue-t-elle avec le lieu ?

Chapelle Scrovegni, Padoue, Italie
Fresque de Giotto, env. 1300

La chapelle Scrovegni a été édifée entre 1302 et 1305. D'aspect sobre extérieurement, elle renferme un grand cycle de fresques, peint par Giotto.

L'intérieur de la chapelle est entièrement recouvert de peintures murales. Les 53 fresques de Giotto relatent la vie de Jésus Christ, allant de l'ancien au nouveau testament.

La chapelle étant de taille modeste, les spectateurs ont un contact intime avec les peintures. Ils peuvent s'approcher au plus près, afin d'apercevoir les détails.

Giotto a peint directement sur le mortier frais des surfaces murales afin que les couleurs s'imprègnent directement avant le séchage. L'artiste a su s'adapter à l'espace qui lui était imposé, jouant avec la disposition des fenêtres sur la composition finale. Il a ainsi pensé un sens de lecture et des séquences narratives. Les personnages sont représentés relativement à grandeur nature, ce qui induit une grande proximité avec les spectateurs. Les animaux et objets sont représentés avec des caractéristiques physiques et les personnages adoptent des traits personnels. Les scènes bibliques représentent un véritable livre pour les chrétiens de l'époque.

Le spectateur se retrouve immergé dans l'espace restreint de la chapelle, happé par le côté narratif des images et la couleur qui recouvre entièrement l'intérieur de l'édifice.



Les Nymphéas, musée de l'Orangerie, Paris, 1927
Claude Monet

Claude Monet fait aménager un étang au fond de son terrain, à Giverny. Il le conçoit comme un tableau vivant où les couleurs et la lumière se reflètent.

En 1921, Georges Clémenceau lui demande de réaliser un cycle de peintures pour le futur musée de l'Orangerie. Claude Monet s'investit entièrement dans la conception architecturale du musée. Les deux salles ovales, éclairées par la lumière naturelle, en son plafond, permettent de suivre la course du soleil. Cette lumière naturelle plonge le visiteur dans un état de grâce.

Les Nymphéas de Monet sont spécialement conçues pour ce lieu. Les toiles, représentant ce fameux étang, sont collées sur les murs concaves de la pièce. Mises bout à bout, les peintures représentent un décor de 93m de long.

Le peintre désirait plonger le spectateur au centre de l'étang dans une nature pure et silencieuse et ainsi le conduire dans un état de contemplation totale.

La déambulation dans les deux salles est nécessaire pour s'approprier le paysage. De loin, le spectateur perçoit l'œuvre dans son intégralité, les touches de couleurs permettent de recomposer l'espace. De plus près, le spectateur peut observer la matière picturale.

Les peintures des nymphéas sont une invitation à la rêverie et à la réflexion. L'absence d'existence humaine, permet au regard de glisser sur les reflets, arrêté quelques fois par la présence d'un nymphéa. Le spectateur est plongé dans le calme et le silence de l'espace, propice à la méditation.



Fields of light, Uluru, Territoire du Nord, Australie, 2016
Bruce Munro

Lors d'un voyage dans le désert rouge d'Australie en 1992, Bruce Munro fut envahi par l'émotion lorsqu'il était en immersion face à cette étendue rouge. Le paysage désertique lui donne une impression de chaleur, de luminosité et d'énergie. Il retranscrit cette émotion par croquis. 10 ans plus tard, il réalise Fields of light, retranscription de cette expérience.

Ce champ de tiges illuminées s'allume tout doucement au crépuscule. L'artiste plasticien joue avec les lumières en changeant la couleur et l'intensité de celles-ci. Les couleurs changent constamment en fonction des ombres et lumières qui se déplacent.

Fields of light est une installation éphémère, qui voyage dans le monde afin de faire ressortir des émotions. Elle a été implantée dans des typologies de terrains différents, à la fois dans des espaces urbains, des forêts, ou bien dans un désert. Chaque installation est in situ, permettant de mettre en valeur une caractéristique du lieu, renforçant l'impression d'immersion. La fibre optique qui se diffuse dans les tiges, permet de voir les jeux de réseau, et met ainsi en valeur la topographie du site.

De loin, une impression de couverture recouvre le sol. L'installation a été conçue pour être parcourue. Les visiteurs peuvent ainsi créer leur propre chemin dans ce champ de lumière.

Bruce Munro redessine les lieux par son interprétation technique et sensible donnant une dimension poétique à l'éclairage urbain.



317 prepared dc-motors, paper bags, shipping container, 2016
Zimoun

Cette installation sonore est constituée d'une grande quantité de sacs en papier, qui se gonflent et se dégonflent à l'infini. L'ensemble est exposé dans un container dans lequel on ne peut passer que la tête. Cette création emplit l'espace et offre une expérience sensorielle aux visiteurs.

La multiplicité des sacs en papier génère une amplification des sons, ainsi que celles des émotions. Sous un souffle invisible, les sacs se mettent à danser, produisant un doux bruissement. Zimoun répète la disposition de ces sacs, jusqu'à remplir l'espace, immergeant le spectateur dans une architecture qui mêle art visuel et art sonore. Les 6 faces du container sont envahies par les sacs. Les œuvres de l'artiste se regardent autant qu'elles s'écoutent. Chaque élément de l'œuvre produit lui-même son propre son en direct.

" Ce que vous voyez est ce que vous entendez "²⁰

L'installation est en continu. Elle ne comporte ni début, ni fin, et offre ainsi aux visiteurs une impression d'infini. Le son mécanique et récurrent permet aux spectateurs de se concentrer sur certains détails du moment présent. Ces sculptures sonores libèrent l'esprit et permettent de se laisser porter par le mouvement du son.

L'œil et l'oreille naviguent dans l'espace faisant ainsi ressortir les émotions de chacun.

20 source : <https://www.zimoun.net/>



Et si la couleur ...

Colonisation colorée

A la manière de l'artiste chilienne Serena Della Venezia, j'ai réalisé un tapis de boules de textile, créant ainsi un dégradé de couleurs. Cette artiste réalise cette agglutination de formes colorées sous forme de tableau accroché à un mur, comme simple objet de contemplation.

J'ai choisi d'exposer mon œuvre sur le terrain urbain du quartier des Halles : à l'entrée du sombre et effrayant tunnel cycliste, au milieu d'un passage piéton, ou encore à côté des dégradations de la ville.

Je voulais montrer que la couleur était un moyen de panser les plaies de la ville. La rondeur des formes, et la douceur du textile apporte un côté rassurant. La couleur peut se propager et coloniser l'espace afin de l'égayer.





Ralentir, un nouveau mode de vie

Selon sa façon d'appréhender l'espace, chaque citoyen vit une expérimentation particulière face au terrain. S'approprier le lieu dans lequel nous nous trouvons, passe par notre ressenti corporel et sensoriel. C'est à travers le sens et la pratique de la marche, que la ville stimule le citoyen.

Le mouvement Slow city prône une conscience du temps, une conscience des autres et une conscience de soi-même. La Slow attitude invite à ralentir, contempler et prendre son temps. Trouver une forme de lenteur face à notre rythme de vie qui n'a de cesse de s'accélérer, permettrait d'accéder à une meilleure qualité de vie. Dans ces espaces, l'éloge de la lenteur permet la réflexion, et la libération de l'esprit.

CONCLUSION

" Le mouvement et le changement ont toujours fait partie de notre héritage ; l'architecture statique a toujours été reliée au passage cinétique, dualité que rappelle la vie elle-même. " Lawrence Halprin²¹

Lorsque nous parcourons un paysage, la vitesse change notre perception et notre compréhension des lieux traversés..
La ville est toujours en mouvement : un rythme trépidant et constant.

Travailler à l'échelle humaine, celle du piéton par exemple, peut impulser une réflexion d'un design capable de revoir et influencer la circulation citadine et ses différents modes fonctions dans la ville. Le design urbain est inspiré et prend en compte la mesure du mouvement des citoyens, tout en tenant compte des espaces et des infrastructures existants.

Bien souvent, les grandes surfaces, centres commerciaux et cinéma multiplexes ne sont pas adaptés aux piétons, l'utilisation de la voiture y est indispensable. Ils sont issus d'une pensée urbaine moderne dont le fondement est le "zonage ou zoning" de la ville. Cependant ils favorisent une migration du centre-ville vers la périphérie et la voiture en est le véhicule privilégié. Il faut remettre l'humain au centre des préoccupations de l'urbanisme, en prenant en compte autant les questions environnementales et écologiques que la gestion des flux.

²¹ Lawrence Halprin, architecte, paysagiste et professeur américain.

Une forte attention à cette question au travers d'un travail d'aménagement sur les déplacements à pied et en vélo, ainsi qu'un renforcement de la vie urbaine permettraient de créer plus bien-être collectif, une ville où l'on prend le temps de ralentir et se rencontrer.

La ville de Strasbourg en est consciente puisqu'elle imagine lancer un Grenelle des mobilités.

Le temps de transport réduit le temps libre d'une journée. Ne faudrait-il pas, passer d'une circulation comme supplément, à une circulation comme plaisir ?

Dans les années 1830, le flâneur est qualifié par ses modes d'attention visuelle en ville. Il est spectateur de la vie urbaine. Le flâneur effectue des déplacements ininterrompus sur le territoire urbain, il nourrit son activité visuelle. Selon Baudelaire, le flâneur déambule dans la ville afin de savourer la perception urbaine. Il se déplace lentement, observant le défilé fascinant des individus dans la ville. Le badaud, lui, circule au cœur de la foule, captivé par le paysage urbain et par l'émotion qu'il suscite.

Cette attitude ne devrait pas nous paraître étrange ou révolue. La société nous encourage à voyager et à nous plonger dans ces lieux qui nous sont inconnus. La contemplation est une véritable stimulation dans la ville.

" C'est ce qui fait l'essence singulière de l'acte de marcher : nous effectuons une simple translation spatiale et sommes à la fois transportés par une rêverie qui nous ouvre les portes du sensible."Valin²²

La rêverie et la perception des lieux sont un des principaux ou-

22 Valin, Yannick (2005). *Sur l'intime au détour du chemin : cheminement physique et processus artistique*. Mémoire de master 2 : spécialité professionnelle - développement culturel et direction de projet, Faculté d'anthropologie et de sociologie, Université Lumière Lyon 2

tils de lecture et de repères pour que la ville s'y révèle de façon la plus heureuse possible pour ses habitants: un dialogue en constant devenir et métamorphose selon les temps jour, nuit, saisons, et l'évolution de la société. C'est en ce sens que mon projet explorera la traversée de la ville afin d'en révéler les potentialités de respiration renouvelée pour ses usagers.

Glossaire

Déplacement : mouvement d'une personne, effectué pour un certain motif, sur une voie publique, à l'aide d'un ou plusieurs moyens de transport. Chaque mode de transport utilisé donne lieu à un trajet.

Marche : selon Joseph " Marcher, c'est naviguer, observer et agir en même temps : c'est ajuster son allure, sa direction, le contact physique avec l'environnement d'humains et d'objets, à l'occasion penser aux salutations et aux adieux, faire un mouvement de tête et s'il s'agit de "marcher d'un même pas", signaler tout changement de rythme. Bref, c'est produire des indices de son activité au moment même de son effectuation, cadrer et marquer son déplacement avec et pour ceux qui l'observent. "

Mobilité : caractère de ce qui peut être déplacé, ou de ce qui se déplace par rapport à un lieu, à une position.

Motilité : aptitudes diverses propres à chacun de se déplacer. Faculté de se mouvoir.

Piéton : En plus du sens commun définissant le piéton comme une personne qui va à pied, le code de la route assimile comme piétons : Article R 412-34 Les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirmes, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur.

Tiers-lieu : environnement sociaux après la maison et le travail. Le tiers-lieu est important pour la société civile, la démocratie, l'engagement civique, l'appropriation et le partage de l'espace. Il s'agit d'un espace où les individus peuvent se rencontrer, se réunir et échanger.

Trottoir : espace affecté aux piétons, sans définition réglementaire mais objet de nombreuses normes et recommandations.

Bibliographie

AUGOYARD Jean-François, Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain. Paris, Ed. du Seuil, 1979

BERNARD Andrieu, " Cosmotique par l'écologie corporelle : lumière et respiration exacte dans les archives Le Corbusier ", Corps, 2017/1 (N° 15), p. 79-88.

CAFFIET, Livret Blanc des préconisations de l'Atelier de Projet des Halles de Strasbourg - juillet 2012 [en ligne], <<https://fr.scribd.com/document/120942869/Livret-blanc-sur-le-reamenagement-des-Halles>> juillet 2012

GRACQ Julien, La forme d'une ville, Les Annales de la Recherche Urbaine, 1985, p. 121-122

JOSEPH Isaac, Décrire l'espace des interactions, Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographies à Cerisy, Paris, Belin, 2000

MAISONS Juliette, " Vincent Kaufmann, (2008), Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner ", Méditerranée, 113, 2009, p.154-155

MARCHAL Jean-Luc, Plan piéton - ville de Strasbourg 2011 2020 - 23 janvier 2012 [en ligne], <<https://www.strasbourg.eu/documents/976405/1084289/0/da7382b2-0635-8f90-cd63-d7d65f17be4d>>

MAUSS, Marcel, Les techniques du corps, Sociologie et anthropologie, Paris, 1950

PAQUOT Thierry, L'art de marcher dans la ville. Esprit, 2004

PAQUOT Thierry, L'espace public, coll. repères, 2009

RACHEL Thomas, La marche en ville : Une histoire de sens. Espace Géographique, Éditions Belin, 2007, p. 15-26

REMY Jean, L'espace, un objet central de la sociologie, Toulouse, Erès, coll. " Sociétés urbaines et rurales ", 2015, p. 183

SANSOT Pierre, Du bon usage de la lenteur, Paris, Payot, 1998

SANSOT Pierre, Marcher, marcher dans la ville... Poétique de la ville, Paris, Armand Colin, 1ère édition 1971, 1996

THOMAS Rachel, Les trajectoires de l'accessibilité. Bernin, A la Croisée, Coll. Ambiances, ambiance, 2005

VALIN Yannick, Sur l'intime au détour du chemin : cheminement physique et processus artistique. Mémoire de master 2 : spécialité professionnelle - développement culturel et direction de projet, Faculté d'anthropologie et de sociologie, Université Lumière Lyon 2, 2005

Wall, Ed & Waterman, Tim, Design urbain, Les Essentiels, Architecture du paysage, 2007

Camille MOREL
DSAA In Situ Lab
Mention Design d'Espace
Lycée Le Corbusier
Illkirch-Graffenstaden
2019

