

La question si stimulante des *nudges*, ces formes renouvelées de manipulation destinées à infléchir de manière douce les comportements collectifs, a un antécédent majeur en sémiotique. Que les jeunes sémioticiens nous pardonnent, elle suscite en effet tout d'abord le souvenir d'une étape importante de la réflexion sémiotique, celle centrée sur les modalités, qui fut l'occasion pour moi, en 1976, de la direction, confiée par Greimas, du numéro 43 de *Langages* consacré justement aux modalités. L'article important que Greimas avait proposé, « Pour une théorie des modalités » (1976), posait les bases d'une théorie de l'action et de la manipulation, reprise dans le célèbre *Dictionnaire* (1979) et inséré dans *Du Sens II* (1983), et qui reste d'une remarquable puissance, inégalée.

Les nudges appartiennent donc à la panoplie riche et complexe des formes de manipulation, avec cette double particularité de la douceur et de l'actant destinataire, collectif. La douceur se doit d'être convertie en termes de modalités, le sujet cible de ce type de manipulation voyant sa liberté de choix préservée.

1. Comment canaliser le comportement des piétons

Nous nous attacherons, pour illustrer notre propos, à un exemple de *nudge* tentant d'influencer, voire de canaliser le comportement collectif des piétons en déplacement dans une ville, la nôtre en l'occurrence, la ville de Tours.

Il sera donc question de l'investissement de l'espace urbain par le piéton, et de tous les dangers qui le guettent, le piéton étant désigné d'emblée, dans les textes qui posent ses droits et ses devoirs, comme un sujet vulnérable. Et une récente disposition lui donne priorité sur les véhicules, même si le piéton se limite à manifester l'intention de traverser la rue (c'est, on le sait, depuis longtemps le cas, par exemple, à Londres).



On se préoccupait déjà à Pompéi (79 av. J.-C.) de préserver les piétons des chars lancés dans les rues et dont les roues ont creusé le pavement.



Cette antique disposition a pu inspirer les passages pour piétons islandais, très efficaces, paraît-il, grâce à la production d'une illusion d'optique.



Préserver l'intégrité et la vie des piétons ne semble pas le souci de ces habitants de San Francisco qui ont fait déposer des blocs pour interdire aux SDF de s'installer sur les trottoirs pour dormir. Les SDF déplacent les blocs sur la rue et les services municipaux les déposent à nouveau sur les trottoirs. Nous sommes ici à l'opposé du principe du nudge puisque le piéton est confronté, décompétentialisé, à l'impossibilité pure et simple d'investir une partie de l'espace du trottoir.

2. La ville de Tours



Venons-en à l'exemple de Tours dont la seule ligne de tram emprunte un très long axe quasi rectiligne Nord-Sud, et, au centre-ville, la rue Nationale dont on aperçoit le resserrement. Cette rue est interdite aux véhicules à moteur. Les piétons, les vélos et les trottinettes électriques se sont vite

approprié l'espace, posant le problème du danger lié au tram qui, lancé à plus de 30 km/h, a besoin d'une distance conséquente pour s'arrêter.

Comment influencer sur les comportements à risque des piétons qui, par distraction, voire par provocation (ainsi les adolescents), mettent souvent leur vie en danger en stationnant sur les zones dangereuses ou en les traversant imprudemment ?

3. De l'usage des passages pour piétons



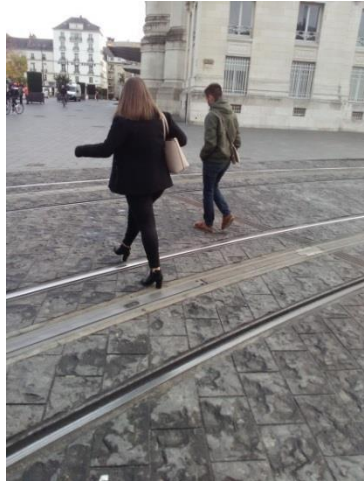
Des passages pour piétons sont pourtant aménagés (le piéton doit les utiliser, selon le code, s'ils sont situés à moins de 50m de lui). On remarquera le dallage en continuité parfaite avec celui du trottoir, créant un itinéraire repérable visuellement et tactilement : couleur, isotopie de la géométrie, confort de la surface. N'aurait-on pas affaire, là, à un nudge d'incitation douce à privilégier cet espace de déplacement ?

Une passante âgée emprunte cet itinéraire qui traverse une zone dangereuse, le tram virant devant la gare à 45° (le piéton peut ne pas le voir arriver).

On remarque déjà un contraste fort avec un autre revêtement sur lequel il convient de s'arrêter.



Ce revêtement est rugueux, accidenté, présentant des arêtes vives assez dissuasives. On le trouve entre le bord du trottoir et les rails. On le retrouvera plus loin, le long des voies du tram, et de plus incliné. Il est particulièrement pénible, voire douloureux, de stationner sur ce revêtement.

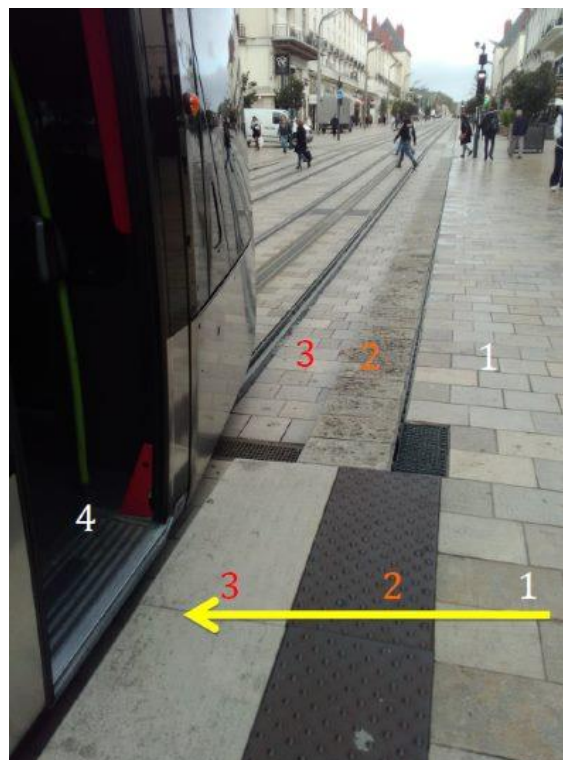


Certes, la dissuasion reste douce : un groupe de jeunes gens bien chaussés traverse sans peine, au plus court, en dehors du passage.

Si le jeune homme ne semble pas gêné en empruntant ce même itinéraire plus direct vers le parvis de la gare, la jeune fille en talons hauts peine à rétablir son équilibre (ses bras se tendent) sur ce revêtement inhospitalier. Survient donc pour elle une légère sanction négative.

4. Les espaces d'attente en station

Il est plus intéressant de s'attarder sur une station du tram rue Nationale pour observer et analyser les trois espaces distincts, bien marqués, proposés aux piétons pour prévenir les comportements à risque.



L'espace marqué 1 est celui du large trottoir au pavage homogène et bien reconnaissable et la station elle-même est en continuité avec le trottoir. C'est sémantiquement un espace autorisé aux piétons et sécurisé.

L'espace marqué 2 hors station est incliné et rendu désagréable par son revêtement agressif. C'est sémantiquement un espace de transition entre l'autorisé, le sécurisé et l'espace 3, au pavage différent, dangereux puisque le piéton peut y être heurté voire écrasé par le tram. L'espace marque ici une aspectualisation de la catégorie sécurité/danger et autorisé/interdit, même si conseillé/déconseillé est plus judicieux et conforme à la stratégie du nudge ménageant la liberté du sujet.

L'espace 2 dans la station, on le voit, change de forme puisqu'il devient une plaque métallique hérissée de demi-sphères, ce qui rend le sol désagréable tactilement. Il invite le piéton à se préparer corporellement à l'embarquement : ralentissement de l'allure, respect des passagers sortant de la rame, etc. C'est la continuité de l'espace 2 hors station, puisque en absence de tram cet espace est la transition, l'alerte vers l'espace dangereux.

L'espace 3 est, en présence du tram à quai, un espace d'embarquement pour rejoindre l'espace de sécurité 4 à l'intérieur de la rame. En l'absence de tram, il continue l'espace 3 hors station, espace dangereux pour le piéton.

La tripartition de l'espace est donc maintenue avec raison puisqu'en absence de tram arrêté le quai reste la limite du trottoir avec tous les dangers dus au déplacement du tram.

5. De l'efficacité du nudge

Nous terminerons par la question de l'efficacité du nudge qui illustre notre propos et celle, plus sémiotique, de la nature des sujets à qui cette stratégie de manipulation douce s'adresse.

Car la foule des piétons qui se précipitent dans les rues, sur les quais du tram, est d'une grande hétérogénéité : piétons valides ou handicapés (malvoyants, aveugles), tranquilles ou pressés, attentifs ou distraits, etc.

Le nudge désigné (bande très rugueuse) s'adresse également à deux types fondamentaux de sujets :

- le sujet analysant visuellement avec attention son environnement et repérant aisément dans ce cas les trois espaces que nous avons distingués, calculant à l'avance son itinéraire et le réalisant sans risque, en enjambant l'espace inconfortable, en évitant d'y stationner ;
- le sujet (Jean-Claude Coquet (1984) parlerait de non-sujet) au contraire pressé, distrait ou dont les capacités de vision font défaut, emporté par son élan, dépourvu provisoirement de réflexivité et de jugement, qui va rencontrer le nudge par une sensation tactile soudaine d'inconfort déclenchant alors la vision, et la prise de conscience qu'il se trouve dans un espace dangereux (tout comme les picots peuvent dissuader les pigeons de se poser) à abandonner rapidement, la sensation corporelle entraînant le retour de la réflexivité et du jugement.



Alertée par le contact désagréable de la bande rugueuse, cette jeune fille ne voit pas le tram et accélère la traversée des voies qui sont de plain-pied, après la station, avec le trottoir.

Efficacité du nudge, donc, comme le montrent ces ultimes diapositives : la bande rugueuse devient pour tous les piétons une barrière où l'on ne stationne pas et peu franchissable, grâce à la mémoire tactile du corps.

C'est cette mémoire précieuse qui suscite chez Poust (1971) une intense félicité : buttant sur les pavés inégaux de l'hôtel de Guermantes surgit inopinément le souvenir délicieux de la sensation suscitée par les dalles inégales du baptistère de Saint Marc, à Venise¹.

Bibliographie

Coquet, Jean-Claude, *Le discours et son sujet*, Paris, Klincksieck, 1984.

Greimas, Algirdas Julien, « Pour une théorie des modalités », in Ivan Darrault (éd.), *Modalités : logique, linguistique, sémiotique, Langages*, 43, pp. 90-107, 1976.
— *Du sens II*, Paris, Seuil, 1983.

Greimas, Algirdas Julien et Courtés, Joseph, *Sémiotique. Dictionnaire raisonné de la théorie du langage*, Paris, Hachette, 1979.

Proust, Marcel, *À la recherche du temps perdu*, Paris, Gallimard, « Pléiade », 1971.

Pour citer cet article : Ivan DARRAULT-HARRIS. « L'urbanisme comportemental : formes dures et douces de la dissuasion dans la ville », *Actes Sémiotiques* [En ligne]. 2021, n° 124. Disponible sur : <<https://doi.org/10.25965/as.6738>> Document créé le 11/01/2021

ISSN : 2270-4957

¹ Sur le voyage du narrateur à Venise, voir *Albertine disparue, III*, p. 202 et sq. Sur le sol de Saint Marc, voir p. 224.