

2.7 – Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ?

*[Edna Hernández-González, université de Bretagne occidentale, Brest, France
Florian Guérin, université de Reims Champagne Ardenne, CRDT, Reims, France
Jérôme Monnet, université Gustave Eiffel, LVMT, Paris, France]*

Introduction

Pour des motifs tenant, entre autres, à l'environnement, à la santé et à l'attractivité, les acteurs urbains donnent aujourd'hui une importance renouvelée à la marche. Mais s'ils disposent d'une expertise sur l'offre de lieux pour la marche-loisir (espaces verts, secteurs piétonniers dans des quartiers commerciaux ou patrimoniaux, etc.), ils maîtrisent mal les aménagements favorables à la marche-déplacement et à son insertion dans le système de transports. Cela s'explique en partie par la désarticulation des connaissances conventionnelles : alors que les approches quantitatives de la mobilité pédestre n'y voient qu'une fonction de transport marginale mesurée à l'aune des modes véhiculés, les approches qualitatives la restreignent à une expérience subjective sans la rationalité relative au déplacement.

Pour restituer son unité à la marche, nous avons mis en place une méthodologie hybride dans l'étude du fonctionnement d'une partie de la rue du Faubourg du Temple à Paris choisie, en accord avec les services municipaux, à cause de l'intensité des usages et du dysfonctionnement d'aménagements récents en faveur de la mobilité pédestre. Les comportements et les interactions des piétons entre eux, avec les autres humains et non-humains présents et avec la morphologie de la rue, ont été abordés par une variété de techniques d'enquête et d'enregistrement (observations, entretiens, questionnaires, cartes mentales, suivis, vidéos). L'objectif de ce chapitre est de montrer comment l'articulation des méthodes a été mise en œuvre pour rendre compte de la complexité et des temporalités de la marche en ville. Sans développer la réflexion sur chaque technique d'enquête, il s'agit ici de mettre en évidence la manière dont chacune a été insérée dans une méthodologie hybride, de type « transformatif » (Creswell, Plano Clark, 2011).

1. Constat d'une fragmentation des approches de la marche et choix d'une étude de cas

Diverses études en sciences humaines et sociales ont porté la focale sur les liens entre le marcheur et le milieu dans lequel il marche, que ce soit en termes d'adéquation entre l'aménagement conçu et les usages (Augoyard, 2010 ; De Certeau, 1990), d'expérience sensible participant à la configuration des ambiances (Guérin, 2017 ; Thibaud, 2015 ; Thomas, 2010) ou encore de confort urbain (Chardonnet Darmaillacq, 2012 ; Roussel, 2016). D'autres productions scientifiques analysent les représentations sociales et leur rôle dans les attitudes face à la marche à différentes époques (De Baecque, 2016 ; Monnet, 2016 ; Salze, 2016). En tant que facteur de santé publique, la mobilité pédestre est désormais considérée au même titre qu'un régime alimentaire sain (Misslin et al., 2015). D'autres travaux s'intéressent à des expériences de marche spécifiques comme celle des enfants (Rivière, 2012), des femmes (Jarrigeon, 2009) ou des personnes âgées (Lord et Negron Poblete, 2014 ; Huguenin-Richard et al., 2014). Dans les approches centrées sur l'ingénierie de la voirie et des transports, la marche apparaît surtout au prisme des accidents de circulation (Martin et Wu, 2015) et secondairement comme « mobilité active », objet d'aménagements et de signalisation routière²⁷.

²⁷ Par exemple, cette approche prévaut dans les fiches élaborées par le Cerema en appui au Plan d'action pour les mobilités actives décrété par l'État français en 2015 : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-actions-mobilites-actives-pama>.

La complexité de la marche au sein des mobilités quotidiennes

Si l'on comprend la mobilité comme une notion dépassant (et englobant) celle de transport, on lui attribue une dimension transversale à l'ensemble des pratiques du territoire par les individus (Kaufmann et Montulet, 2009 ; Orfeuil, 2010). La notion de mobilité renvoie aux « *composants de l'accessibilité (offre de transport au sens large, l'aménagement, l'attractivité et la sécurité des espaces urbains), aux compétences de l'individu (qui nécessite l'usage de cette offre) et à l'appropriation de systèmes de déplacement par l'individu (évaluation de l'offre par rapport aux besoins, habitudes, etc.)* » (Huguenin-Richard et al., 2014, p. 4) et donc à une territorialité « réticulaire » activée par la mobilité (Monnet, 2010).

Dans cette perspective, la marche apparaît comme une action « protéiforme », « cellule souche » de la mobilité (Amar, 2004) dont dépendent tout déplacement et toute accessibilité. Mais en conséquence, à cause de son imbrication avec les pratiques sociales de l'espace public (Monnet 2012 ; Thibaud 2010), elle dépendrait elle-même, davantage que les autres pratiques de déplacement, à la fois du cadre bâti, des compétences de l'usager et du milieu social (Piombini et Foltête, 2007a). Cette imbrication de la marche dans la ville amène plusieurs auteurs à en faire un indicateur de l'urbanité ou de qualité de l'urbain (Geffrin, 1995 ; Gehl, 2012 ; Lévy, 2000).

La complexité de la marche lui permet d'inclure successivement ou simultanément une grande variété de figures, de la déambulation sans but apparent à la marche utilitaire tendue vers un objectif précis en passant par une infinité de figures intermédiaires qui incluent aussi les pauses et les rencontres (Thibaud, 2010, 2015 ; Thomas 2010). Ces figures qui s'articulent, se combinent, se superposent sont apparues dans notre étude comme pouvant s'incarner dans trois modalités de présence du sujet dans la rue : le piéton, l'usager et le citoyen (figure 1).

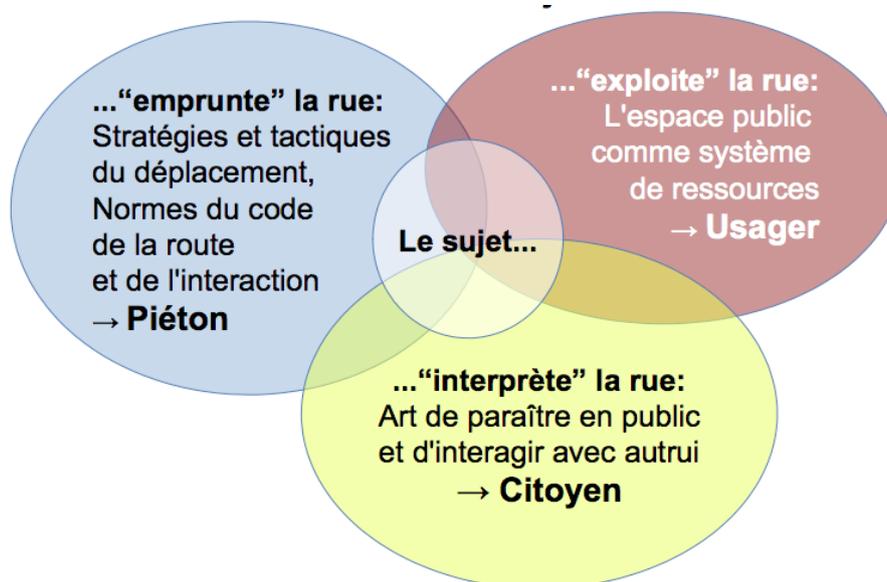


Figure 1 : Marcheurs-marcheuses, des sujets sociaux multidimensionnels.
Source : Monnet et Hernandez, 2014

Ainsi, devant le constat de la fragmentation des connaissances, nous avons voulu mettre en œuvre un projet qui saisisse la marche urbaine dans ses multiples dimensions en la réinsérant dans le système socio-spatial où elle se déploie.

Les conditions du choix d'une étude de cas : la rue du Faubourg du Temple à Paris

Nous sommes partis de l'hypothèse que la complexité de la marche représentait donc un défi particulier pour les services techniques en charge de la voirie et des déplacements, à l'heure où les gouvernements urbains veulent promouvoir la marche comme un mode alternatif aux véhicules motorisés individuels, et non plus seulement comme une activité de loisir ou de shopping dans des lieux dédiés (espaces verts, zones commerciales, touristiques et patrimoniales) où la gestion de site est plus aisée (Basile, 2005 ; Pradel, 2010). Dans la politique parisienne récente de promotion de la marche, on peut opposer ainsi les nouveaux espaces ludiques créés par la piétonnisation des voies express des rives de la Seine (2013-2017) au réaménagement de la place de la République (2013) et au projet des « Sept Places » en cours²⁸, où la problématique de la marche utilitaire est davantage présente.

C'est dans ce contexte que la mairie de Paris nous a demandé d'étudier la rue du Faubourg du Temple (ci-après RFT)²⁹. Comme son nom l'indique, cette rue localisée au nord-est de Paris, à la limite entre les 10^e et 11^e arrondissements, constitue l'axe central d'un ancien faubourg qui s'est développé au Moyen Âge à l'extérieur d'une porte de la ville. À l'emplacement de cette dernière, rasée au XVII^e siècle, sera créée la place de la République au XIX^e siècle. La RFT devient alors une des principales voies de communication entre Paris et l'ancien village de Belleville, transformé en importante zone d'habitat et d'activités ouvrières lors de l'urbanisation de l'époque industrielle. En cours de gentrification (Clerval, 2008), la RFT conserve un caractère « faubourien » (Fleury, 2003) avec de nombreuses fonctions commerciales pour les quartiers voisins, mais aussi des activités récréatives (théâtre, salle de concert, boîte de nuit...) attractives à l'échelle de l'agglomération. En effet, le bas de la rue bénéficie d'une excellente accessibilité grâce à son débouché sur la place de la République, qui constitue un des plus grands nœuds de communication de Paris, avec le croisement de sept grandes voies, cinq lignes de métro et quatre lignes de bus, ainsi que plusieurs stations de taxi et de vélo en libre-service, auxquels s'ajoutent de grands magasins et de nombreux autres services. Tout cela explique la plupart des flux observés dans la RFT et l'hétérogénéité et l'intensité actuelles des usages, dans un bâti ancien à la morphologie assez contraignante.

Le segment de la RFT qui débouche à l'est de la place de la République avait été réaménagé en même temps que cette dernière en 2013, et transformé en « aire piétonne » permanente, affectée à la circulation des piétons et des vélos, auxquels les véhicules autorisés (bus, taxis et véhicules desservant les bâtiments riverains) doivent laisser la priorité. Le deuxième segment vers l'est avait été quant à lui classé en « zone de rencontre³⁰ », où tous les véhicules sont autorisés à condition qu'ils roulent à moins de 20 km/heure et cèdent la priorité aux piétons et vélos en tout point de la chaussée (signalisation sans réaménagement physique). Or, les services de la mairie avaient pu constater que ces nouvelles dispositions n'étaient respectées ni par les conducteurs de véhicules ni par les piétons, alors qu'il était prévu de les étendre encore plus loin à l'est dans le troisième segment traversant le canal Saint-Martin, à l'occasion d'un éventuel futur réaménagement autour de celui-ci.

Notre étude s'est ainsi organisée autour de l'objectif d'analyser « la place de la marche dans le fonctionnement de la rue Faubourg du Temple », en tâchant de comprendre la manière dont les diverses figures de la marche prennent place en interagissant avec le milieu humain

28 Présentations du projet par la mairie de Paris (<https://www.paris.fr/vosplaces>) et par l'Atelier parisien d'urbanisme (<https://www.apur.org/fr/nos-travaux/reamenagements-7-places-parisiennes>) ; pour une présentation médiatique, voir par exemple Télérama (<http://www.telerama.fr/sortir/au-royaume-de-la-bagnole-le-reamenagement-des-places-de-paris-est-il-une-bonne-surprise,140497.php>).

29 Étude confiée au groupe « Mobilités urbaines pédestres » du Labex Futurs Urbains et coordonnée par J. Monnet et E. Hernández-González, avec la contribution des chercheurs suivants : P. Alvarez, F. Guérin, J.-P. Hubert, J. Kozłowski, A. Margier, B. Pradel, J. Roussel, C. Vasilikou, et avec la participation des étudiants de « L3 études urbaines » 2014-2015 de l'université Paris-Est Marne-la-Vallée (Monnet & Hernandez, 2014).

30 Définitions : <https://www.paris.fr/services-et-infos-pratiques/deplacements-et-stationnement/deplacements/prevention-et-securite-routiere-2115#aires-pietonnes-zones-de-rencontre-et-zones-30>.

et non-humain, selon les rythmes socio-urbains. Dès le départ, nous avons envisagé d'employer une diversité maximale de méthodes dans une démarche expérimentale, en combinant des techniques que nous connaissions bien avec des outils nouveaux dont nous allions tester l'intérêt, l'opportunité et les limites directement sur le terrain, en multipliant les dispositifs d'enquête. De ce fait, tandis que la cohérence du projet autour de l'axe d'analyse ci-dessus a pu être maintenue du début jusqu'à la fin sans remise en question fondamentale de la problématisation initiale, les retours réflexifs sur chaque méthode et chaque phase d'enquête ont structuré les étapes du travail collectif et ses réorientations secondaires.

2. Comment restituer la multidimensionnalité de la marche ?

La présentation qui suit va isoler des techniques d'enquête les unes des autres afin de décrire plus précisément ce que nous avons fait, mais il faut garder à l'esprit que les enquêteurs, au fur et à mesure de la progression du travail sur le terrain, ont presque toujours fait plusieurs choses à la fois. En se rendant à un poste d'observation programmé, on peut faire des observations opportunistes sur le chemin, on peut échanger quelques mots avec un usager, on peut noter quelque chose sur quoi il faudra revenir plus tard avec une autre technique ou une donnée à obtenir par un autre moyen. De leur côté, les entretiens in situ prennent toute leur profondeur quand on peut les resituer par rapport à ce qui est en train de se passer alentour.

Les différents types d'observation

Dès la conception de l'étude, il a été prévu qu'elle repose sur une variété de techniques d'observation : « participante, flottante, postée, itinérante, ponctuelle ou récurrente » (Bouillon & Monnet, 2016). Cela correspondait à une volonté d'inventorier les usages in situ selon des protocoles permettant de multiplier les données et d'en discuter dans le groupe.

Premier contact avec le terrain : observations flottantes et définition du périmètre de travail

Des observations flottantes ont été réalisées d'abord par quelques chercheurs, indépendamment les uns des autres, dans la phase où nous discutons avec la mairie pour fixer le choix d'étudier la RFT. Une fois ce choix fait, nous avons commencé à effectuer des visites à plusieurs pendant que nous mettions au point la programmation de l'étude.

Ces visites ont permis une première définition de notre périmètre d'étude. À l'ouest, il est apparu que nous devions porter une attention particulière à l'interface entre la RFT et la place de la République, tandis qu'en remontant la rue vers l'est, nous avons décidé pour des raisons de faisabilité de nous arrêter à l'avenue Parmentier. Cet ensemble a pu être découpé en cinq segments (figure 2).



Figure 2 : Zone d'étude du projet RFT. Source : Monnet et Hernandez, 2014

Nous avons distingué ces segments selon ce que nous avons pu observer de la morphologie de la rue, des conditions de circulation, des activités permanentes des établissements et des variations de fréquentation suivant des rythmes nycthémeraux. De l'ouest (aval) vers l'est (amont) :

1. entre la place de la République et les rues de Malte et Yves-Toudic, segment nouvellement réaménagé en « aire piétonne », relativement large et entouré de bâtiments monumentaux peu tournés vers la rue, rareté des commerces, domination des flux utilitaires polarisés par la place ;
2. des rues de Malte et Yves-Toudic jusqu'au canal Saint-Martin, segment à circulation ralentie (« zone de rencontre »), étroit et très commerçant, importance des flux liés aux activités du segment ;
3. carrefour complexe, large et arboré, entre la RFT, le canal et les rues Fontaine au roi et Folie-Méricourt ; notre analyse a abouti à considérer que ce segment fonctionnait comme une place où se croisaient des flux utilitaires est-ouest et des flux de loisir nord-sud ;
4. en amont de la zone précédente, jusqu'au croisement avec l'avenue Parmentier (station de métro Goncourt) ; segment de nouveau très commerçant mais plus large que le segment n° 2 ;
5. à partir de l'avenue Parmentier, commence une zone où les commerces changent de nature et représentent davantage ce que l'on trouve typiquement dans le quartier populaire multi-ethnique de Belleville.

Ce premier périmétrage et découpage du terrain, issu de la première vague d'observation, a ensuite été revu au fur et à mesure que nous mettions en œuvre d'autres méthodes et que nous récoltions les premiers résultats. C'est ainsi que le segment n° 5 a été écarté dès le départ, car il a été considéré comme trop éloigné des segments récemment réaménagés en faveur de la mobilité pédestre. En revanche, c'est devant la masse considérable d'informations apportées par la phase suivante de travail de terrain que, faute de temps et de moyens humains, nous avons décidé de laisser de côté le segment n° 4 (sauf en ce qui concerne les « balades thermiques », cf. infra), étant donné que les trois premiers segments promettaient déjà des résultats importants pour notre problématique.

Observations postées et récurrentes

Une fois explicitées les premières hypothèses sur le fonctionnement de la rue, nous avons demandé à des binômes d'enquêteurs de réaliser des observations postées (à partir des bancs de la place, des terrasses de café ou des berges du canal) et itinérantes sur un nombre limité de phénomènes, notamment les interactions conflictuelles entre les différents usagers et avec les éléments non humains du milieu (mobiliers urbains, aménagements divers, etc.). En effet, nos premières observations avaient corroboré celles de J. Gehl :

« Pour marcher avec aisance, à une vitesse adéquate et sur une distance raisonnable, on doit parcourir un trajet ne comportant pas trop d'obstacles et d'interruptions. Les rues piétonnières remplissent souvent ces critères, mais c'est rarement le cas des trottoirs bordant les rues ordinaires. En effet, il est stupéfiant de constater combien d'obstacles et de difficultés ont encombré les trajets des piétons au fil des ans. » (2012, p. 135)

Les observations postées répétitives ont amené les étudiants de premier cycle, peu familiers avec les techniques d'enquête sur le terrain, à effectuer des comptages, tandis que les étudiants plus avancés et les chercheurs faisaient des récits et descriptions plus précis et riches, lors d'observations itinérantes.

Le choix des neuf points d'observation (figure 3) a été réalisé en fonction de leur localisation stratégique dans les trois segments qui ont finalement été retenus : intensité des interactions piétonnes à observer, aménagements en présence (zone de partage, nouveau design du passage piéton) ou accidentologie. Nous avons étalé nos observations sur vingt-quatre heures, pour une journée ouvrée de semaine et une journée de week-end.

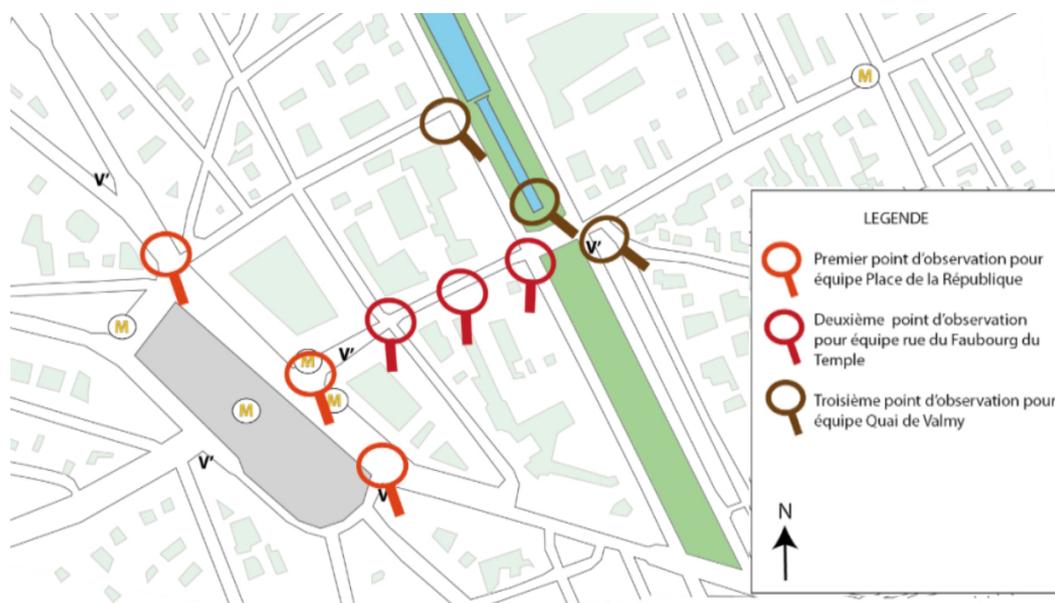


Figure 3 : Les points d'observation prédéfinis pour les observations directes – Source : L3-UPEM, fond de carte : Google maps, 2014

Observations itinérantes et récurrentes : les apports de la vidéo

Les observations postées ont été complétées par une série de vidéos enregistrées une fois par heure, pendant vingt-quatre heures, un jour de semaine (du mardi matin au mercredi matin) et un jour de week-end (du samedi matin au dimanche matin) en vue de documenter plus systématiquement les différences de fonctionnement observées dans la RFT entre le jour et la nuit d'une part, et entre la semaine ouvrée et le week-end plus festif d'autre part. Un enquêteur (souvent accompagné) reliait les neuf points d'observation représentés sur la figure 3 en 20 minutes en moyenne. La caméra de type GoPro était portée à la ceinture afin de rester discrète et de modifier le moins possible le comportement des autres personnes présentes.

Le but de ces enregistrements était de systématiser et faciliter la description des micro-comportements, tels que les façons de marcher en situation. Ils apportaient une aide pour l'analyse de la multiplicité des usagers, de leur gestuelle, de leurs formes d'interaction et d'appropriation, selon des temporalités multiples permettant d'identifier rythmes et changements.

Nous n'avons pas eu le temps d'exploiter pleinement tous ces enregistrements en faisant un codage systématique. Étant donné les délais dans lesquels nous devons remettre l'étude, l'analyse des vidéos a été centrée sur l'approche qualitative de thèmes limités : la logistique pédestre, les activités nocturnes et les variations de tolérance dans les comportements, la question de l'attente et de l'immobilité, les interactions entre les piétons et les conteneurs d'ordures.

Néanmoins, ces analyses comme les observations qui les ont précédées et accompagnées nous ont donné des résultats suffisants pour tirer des conclusions générales sur le rôle que joue la marche multidimensionnelle dans le fonctionnement différencié de la rue d'un segment à un autre ainsi que d'un moment à un autre. De la sorte, les enregistrements audiovisuels permettent d'enregistrer la vie telle qu'elle se déploie dans toute sa spontanéité, matérialité et

humanité (Canu et Cochoy, 2012). Ils permettent d'enrichir les observations directes, en confirmant les hypothèses émises en situation d'observation, en complétant les récits descriptifs et en apportant des données supplémentaires pour l'analyse.

Observations itinérantes ponctuelles : les suivis de personnes

Afin de comprendre plus finement les obstacles et la complexité des cheminements, et en particulier les défis de la logistique pédestre dans un contexte où nous avons pu compter environ 30 % de piétons « encombrés » (par un handicap permanent ou provisoire, un colis, un bagage, un chariot, une poussette, etc.), nos observations ont été parallèlement complétées par des suivis de personnes afin de recueillir des informations précises sur les trajectoires et les tactiques des usagers, leurs obstacles et « prises » dans la rue.

Cette technique d'enquête consiste en un suivi de passants à distance raisonnable, en effectuant un récit de leur parcours mis en contexte (Mariani-Rousset, 2001 ; Thibaud, 2010). Pour cela, une observation *in situ* est nécessaire, en synchronie avec le passant, en diverses temporalités et avec une variété de marcheurs. Il faut alors noter leur allure, leurs arrêts, gestes, démarches, actions, expressions, activités, rencontres, événements, incidents, etc. Le récit consiste en un texte synthétique, linéaire et chronologique ; le trajet est retracé sur un plan. Les résultats sont des données descriptives, relatives aux différentes trajectoires des passants.

La prise en compte du point de vue des usagers

Toutes nos observations ont été également « augmentées » par leur croisement avec d'autres techniques permettant d'accéder tant aux représentations des usagers qu'à des éléments de leur identification sociodémographique.

Enquêtes flash

Afin de connaître le profil des usagers, leur pratique de la rue et leur appréciation des aménagements, des « enquêtes flash » ont été réalisées. Il s'agissait d'un mini-questionnaire composé de dix questions brèves (durée du questionnaire : entre 10 et 15 minutes) et soumis à des passants. Les questions étaient relatives au déplacement du passant (origine-destination), aux motifs du déplacement, à la fréquence du passage dans la rue, à la connaissance du nouveau dispositif de « zone de rencontre » et à l'appréciation de la RFT, en plus de quelques éléments de profil sociodémographiques (sexe, âge, activité professionnelle) et de condition de marche (accompagnement, instruments de marche, dispositifs de portage, etc.). Les lieux d'application des enquêtes flash étaient inscrits dans notre périmètre d'étude. Nous avons veillé à une diversité en termes de plages horaires et de types d'usagers dans la passation des enquêtes flash.

Parcours commentés

En exploitant les contacts recueillis grâce aux enquêtes flash, nous avons eu aussi l'opportunité de réaliser quatre parcours commentés. Ceux-ci correspondent à une « mise en récit en temps réel du parcours » (Miaux, 2008), ainsi que des interactions avec les objets et acteurs rencontrés lors de ce parcours. Le principe a consisté à demander à ces usagers de parcourir la rue avec le chercheur en décrivant ce trajet. Grâce à cette démarche, l'usager est amené à commenter son parcours, les obstacles, son ressenti, mais aussi les raisons qui font qu'il passe ou non par un endroit habituellement. Le chercheur observe l'évolution du corps dans l'espace, puis tente de comprendre l'évolution de l'individu en fonction de son identification sociale, de sa manière de penser, de ses logiques propres. Il a ainsi accès aux micro-rituels du quotidien. Cette technique permet de mettre en évidence le caractère contextuel des conduites sociales et des formes de marche.

Cartes mentales

À la suite des parcours commentés, nous avons demandé aux enquêtés de réaliser des cartes mentales. E. Tolmann (1948) a défini la « carte mentale » comme la manière de penser l'espace pour un humain, en fonction de comportements quotidiens. Selon K. Lynch (1969), elle permet d'appréhender les relations entre un individu et son environnement. C'est la manière dont l'individu perçoit et représente l'environnement, par le médium du dessin, qui intéresse le chercheur. En effet, les dessins présentent l'intérêt d'exprimer des éléments constitutifs de la représentation mentale qui sont difficiles à verbaliser.

Balades thermiques

Des « balades thermiques » (Vasilikou et Nikolopoulou, 2015) ont constitué un type particulier de parcours commenté (figure 5). Il s'agissait d'évaluer la perception subjective et la satisfaction thermique des marcheurs pendant la période diurne. Un système de mesures du microclimat (températures, vent, exposition au soleil) dans des lieux différents de la zone d'étude a été mis en place et des participants volontaires ont été invités à répondre à un questionnaire spécifique sur leur appréciation de l'ambiance thermique en lien avec l'environnement visible. Les résultats ont montré que l'appréciation du « chaud », du « froid » et du confort thermique dépendait partiellement, toutes mesures égales par ailleurs, de ce qui était à la vue des participants (rue étroite, place ample, arbres, eau du canal).



Figure 5 : Les balades thermiques au sein de la RFT, source : C. Vasilikou, 2014

Entretiens informels

En parallèle des observations, des entretiens informels ont permis d'obtenir une variété de points de vue sur le fonctionnement de la rue, de la part d'usagers recrutés au gré des opportunités de contact que nos différentes méthodes ont multiplié, notamment avec des commerçants de la rue, des résidents du quartier et des agents de différentes institutions voisines (bibliothèques, mairie locale, etc.). Ils nous ont ainsi fourni des éléments sur les interactions et les dysfonctionnements, ainsi que sur le vécu de l'histoire récente des réaménagements de la zone d'étude.

Les entretiens informels permettent de se rapprocher d'une situation d'interaction ordinaire, de recouper les données et d'obtenir davantage d'éléments intimes auprès d'un ensemble diversifié d'interlocuteurs. Dans un cadre moins intimidant, l'interlocuteur peut avoir le sentiment d'une liberté de propos. Les anecdotes et récits d'expériences sont des détails enrichissant l'analyse,

constituant le cœur de la subjectivation effectuée par l'interlocuteur (Bruneteaux et Lanzarini, 1998). Le chercheur peut alors entrer pleinement dans l'univers de sens de son interlocuteur, comprendre son point de vue et ouvrir de nouvelles pistes de recherche.

Le questionnaire

À l'issue de la première enquête, nous avons été en mesure d'élaborer un questionnaire structuré autour de trois thématiques principales : la connaissance de la RFT, l'opinion sur la rue et les conditions de marche, auxquelles s'ajoutaient des informations sociodémographiques. Présenté à une multiplicité d'acteurs, notamment à travers les institutions scolaires, les bibliothèques et les commerçants du quartier environnant, ce questionnaire permettait de nous informer sur la pratique de la marche des usagers habituels (résidents ou travailleurs) de cette rue et des espaces voisins. Cependant, les résultats obtenus (220 réponses exploitables) ont été analysés avec une certaine prudence du fait du manque de diversité des répondants, contrairement aux nombreux entretiens informels *in situ*. Les répondants³¹ n'étaient pas statistiquement représentatifs des usagers de la RFT, avec une surreprésentation des parents d'élèves, des femmes, des individus aisés et diplômés, avec un âge médian de 39 ans.

Nous avons envisagé d'approfondir la recherche avec de nouveaux développements méthodologiques. D'une part, il était prévu d'exploiter les contacts recueillis avec le questionnaire pour mener des entretiens semi-directifs avec des informateurs représentatifs des usagers et résidents du quartier. D'autre part, nous aurions souhaité procéder à une analyse automatique et quantitative de nos vidéos. Mais le temps disponible pour l'étude et les moyens limités ne nous ont pas permis de nous engager dans ces deux voies prometteuses.

3. Limites et performance de la méthodologie hybride pour saisir la complexité de la marche

Le recoupement entre ces diverses approches est une manière de dépasser les limites inhérentes à chaque technique d'enquête. Cela permet ainsi de fiabiliser les interprétations et d'enrichir les données recueillies. Mais ce recoupement permet également d'obtenir un large spectre de données sur le fonctionnement de la RFT. Il informe sur le milieu urbain et ses interactions avec les usagers à diverses échelles, pour entrer au cœur de la complexité de la marche. L'hétérogénéité des résultats reflète l'hétérogénéité de la marche urbaine. Ce diagnostic a permis la compréhension des rythmes socio-urbains de la RFT, des interactions entre mobiles (marcheurs, véhicules, conteneurs à déchets, etc.), du rôle des ambiances (sécurité, confort thermique, nuisances sonores, obscurité...) et de l'animation commerciale, ainsi que la manière dont les usagers se représentent les (dys-)fonctionnements selon leurs expériences passées et aspirations futures en termes de mobilité pédestre, le tout en fonction de rythmes bien marqués au sein des alternances nuit/jour et semaine/week-end.

Dépasser les limites méthodologiques relatives à chaque technique d'enquête

Concernant les « observations augmentées », un certain nombre de limites se sont posées du fait des interactions *in situ* avec les informateurs et de la multiplicité des enquêteurs. Tout d'abord, en ce qui concerne les passants, l'une des difficultés a été de les suivre à une distance raisonnable sans se faire remarquer. Du fait de la foule, il pouvait être délicat, parfois, de ne pas le perdre de vue. De même, la présence des chercheurs et étudiants dans la zone d'étude a été assez rapidement remarquée, des questionnements sur l'utilité et l'objectif de notre étude ont alors pu apparaître chez certains usagers.

31 Quatre groupes significatifs de répondants ont été relevés : les « riverains » résidant dans la rue (48), les « voisins » résidant à proximité sans y travailler (103), les « travailleurs » y exerçant leur activité sans y résider (21), les « autres » (48).

Par ailleurs, la technique des parcours commentés nécessite de mettre en confiance l'enquêté. Il doit être volontaire pour pouvoir verbaliser ses ressentis et souvenirs. Or, par définition, il est artificiel de verbaliser ses pensées, car il y a des microdécisions non conscientes et la capacité des individus à décrire et à expliquer leurs ressentis n'est pas la même pour tous (cela dépend du niveau scolaire et de l'origine sociale), donc certains se réfèrent à des clichés de ce type de lieux. Un biais subsiste également, car l'interviewé sait qu'il a du temps contrairement à la situation réelle.

La réalisation des cartes mentales amène à quelques questionnements sur leur interprétation, car le médium du dessin est sujet à débat. Est-il réellement possible de faire correspondre nos représentations mentales à une représentation visuelle ? C'est pour contrôler ce doute que nous avons complété cette technique d'enquête avec la réalisation d'entretiens. Ces derniers nous ont permis de comprendre finement comment les enquêtés ont raisonné pour construire leur carte mentale et le sens qu'ils lui donnent.

Enfin, pour les enquêtes flash, le manque de temps ne nous a pas permis de faire varier la passation selon les saisons. La diversité horaire a, cependant, posé quelques difficultés, car plus l'arrivée de la nuit se faisait sentir, plus le nombre d'utilisateurs diminuait (surtout le mardi) et plus l'alcoolisation des usagers augmentait. Une autre difficulté majeure était d'explicitier notre démarche auprès des usagers : beaucoup ne comprenaient pas l'intérêt de répondre à un questionnaire la nuit. Nous supposons que cela vient d'un fort ancrage dans les mentalités des études qui portent sur le jour et se doivent d'être diurnes, tant au niveau des objets que de la démarche de recherche. Il est à remarquer que l'échantillon est à la fois limité et pas nécessairement représentatif ; il ne permet donc pas de monter en généralité, mais plutôt de caractériser les enquêtés et de décrire les spécificités qui peuvent exister au niveau local. Enfin, au moment de traiter les données recueillies, la multiplicité des réponses autour de la provenance des flux piétons rendait difficile la cartographie des différentes origines des usagers, contrairement aux motifs du déplacement plus précis (festif, de passage, retour au domicile, etc.).

Concernant les vidéos, il faut tenir compte des conditions de réalisation des images filmées. Un enregistrement est une représentation de la réalité, avec un cadre, des scènes artificiellement construites, etc. Pour interpréter une vidéo, il faudrait avoir en tête les liens entre le perçu, le regardé comme pertinent, le mémorisé par rapport aux expériences passées, l'image ainsi produite, le sens délivré par cette image, la forme descriptive et le langage utilisé (Laplantine, 1996). En termes techniques, le mouvement du corps de l'enquêteur portant la caméra induit un mouvement constant dans les enregistrements, une modification de l'axe, de la direction et de la hauteur, ne permettant pas une analyse entièrement satisfaisante. Il en est de même en termes de luminosité, où certains éléments apparaissent cachés notamment de nuit.

Pour ce qui touche aux discours des enquêtés, réaliser des entretiens d'un bout à l'autre de l'étude et avec des prétextes variés (la logistique, le stationnement des véhicules sur les trottoirs, le noctambulisme...) nous a permis de compenser les lacunes du questionnaire. Articuler entretiens et questionnaires pour recueillir les discours semble pertinent du fait des limites de chaque technique.

Les apports heuristiques d'une méthodologie hybride pour approcher la marche

La méthodologie hybride utilisée dans le cadre de cette étude nous a donc apporté des informations essentielles pour saisir la marche urbaine « située » dans toute sa complexité. Elle a permis d'articuler diverses dimensions d'analyse du phénomène social en question, soit une interaction entre :

– l'hospitalité sociale : le rapport aux autres coprésents, la mise au jour d'inégalités socio-économiques, les formes de sociabilités, etc. ;

- la dimension technique : des « outils » du marcheur par rapport au design urbain, en prenant en compte la gestion technique (déchets, mobilier urbain, etc.) ;
- la dimension synesthésique : les ambiances sonores, olfactives, visuelles, thermiques et tactiles relatives aux espaces-temps ;
- les régulations et normes formelles et informelles au sein de la RFT (et relatives à d'autres échelles, telles les règles de circulation et de comportement) ;
- la dimension axiologique : les valeurs véhiculées par les usagers relatives au corps en marche et à la coprésence avec les autres (humains et non-humains) ;
- la dimension logique : la capacité de signe, les discours *sur*, *dans* et *avec* la marche.

L'interaction entre ces dimensions donne à lire ce qu'est la marche, soit une forme de mobilité qui exprime un rapport à la société plus globale. Mais c'est la contextualisation de la pratique étudiée, au sein d'un espace prédéfini (la RFT) et en fonction des temporalités (hebdomadaires et horaires), qui permet de situer les résultats obtenus par ces diverses méthodes, de comprendre ceux-ci en fonction des configurations espace-temps-activité-altérité.

Cette mise en situation du phénomène permet de comprendre comment le milieu humain et non humain et la pratique de la marche sont en interaction dynamique. Il s'agit de considérer que le milieu conditionne la pratique de la marche différemment selon la situation et, en retour, la pratique de la marche produit le milieu selon la situation, avec des variations beaucoup plus fortes que dans n'importe quel autre mode de déplacement.

Dans une société hypertexte (Ascher, 2000) à réflexivité perfectionnée et étendue à la pluralité des sphères de la vie sociale, articulée à la formation d'individus à multiples facettes (soit un ensemble de régimes d'identification) évoluant dans des territoires « métropolitains » ouverts, « fluides et flous » (Monnet 2010), seule l'hybridation permet d'avoir accès à la compréhension du phénomène étudié.

Concrètement et pour illustration, certains résultats ont pu être relevés grâce aux observations directes, comme la mise en récit des flux piétons unidirectionnels en fonction du mobilier urbain comprise comme une synchronisation momentanée de la marche utilitaire pour fluidifier le passage. D'autres résultats ont été plutôt apportés par les suivis de personne et les vidéos, telle l'exécution d'un ballet de piétons face aux éléments humains et non-humains ou la gestion compliquée des déchets, conteneurs à ordures ménagères et vélos en libre-service. Mais ces techniques ne donnent pas accès au sens donné à la pratique, d'où la nécessité de recueillir les discours pour comprendre l'écart entre le « dit » et le « fait ». Ces représentations et attitudes apportent des éléments essentiels pour comprendre le rapport des usagers à la RFT et à la marche, donnant une compréhension plus riche du « vu », en fonction de leurs propres caractéristiques sociodémographiques.

Cependant, des données s'entrechoquent à des moments de l'enquête, tels les résultats du questionnaire montrant que les « gens qui fréquentent la rue », les étals, le stationnement des vélos, les toilettes publiques, les commerces et services de journée ou de nuit, les terrasses des cafés et restaurants, les potelets, etc., ne sont pas considérés comme des « problèmes »³². L'articulation entre méthodes a permis de corroborer les premiers résultats issus de l'observation et relatifs à d'autres études menées en d'autres contextes. De même, plusieurs techniques nous ont permis de sortir du seul cadre de la RFT pour comprendre des comportements et représentations plus globaux des usagers, à propos de la marche. En ce sens, des formes de généralisations incrémentales et partielles sont envisageables, en évitant toute surinterprétation.

32 Les problèmes que les répondants jugent importants dans la rue sont : a) la circulation sur la chaussée : problème important pour les riverains (63 %), les travailleurs semblent un peu moins concernés ; b) le stationnement des véhicules sur la chaussée et celui des deux-roues moteur sur les trottoirs : important pour 50 % des répondants (un peu moins pour les riverains) ; c) la foule : environ 35 % trouvent que c'est un problème important, de façon homogène (presque autant que ce n'est pas un problème) ; d) les poubelles : important pour 33 % des riverains et des travailleurs, 22 % pour les autres. Environ 30 % considèrent que ce n'est pas un problème ; e) les chantiers : environ 30 % trouvent que c'est un problème important (les riverains sont les plus sensibles).

Conclusion

Dans le cadre de l'analyse de la place de la marche dans le fonctionnement de la rue Faubourg du Temple, nous avons donc choisi une méthodologie hybride, ou mixte, de type « transformatif » (Creswell, Plano Clark, 2011). Il s'agit de recueillir et d'analyser de manière séquentielle des données hétérogènes, où la transformation appréhendée guide le choix des méthodes. Ce type de méthodologie permet d'éviter de s'enfermer dans un cercle d'hypothèses trop inductives ou dans un vase clos de données succinctes, pour « coller » à des réalités mouvantes. Pour autant, cela implique un véritable engagement des chercheurs, homogène entre les méthodes, et doit être justifié et coordonné pour éviter une prolifération de données que nous ne saurions relier les unes aux autres.

En combinant méthodes qualitatives et quantitatives, la méthodologie a permis d'enrichir le travail de terrain tout en le maîtrisant. Elle a permis d'innover, par exemple avec la vidéo ou les balades thermiques, pour comprendre de manière plus complète le phénomène de la marche, en mettant en résonance les données recueillies par diverses sources.

La difficulté pourrait alors être liée à la connaissance de ces multiples techniques pour les enquêteurs, ce que nous avons dépassé par la constitution d'un réseau de chercheurs aux compétences variées. De fait, au-delà d'un apport relatif à notre objet commun d'étude, le diagnostic a été l'occasion de faire corps, de créer du lien entre les membres du groupe transversal et avec les étudiants mobilisés. La constitution de ce réseau a permis de s'engager dans d'autres projets collectifs, mais surtout de renforcer les outils et interprétations par un échange pluridisciplinaire riche. « *Les méthodes mixtes obligent les chercheurs, non seulement à une plus grande prudence et rigueur dans l'interprétation des données ainsi qu'à une recherche beaucoup plus approfondie du sens des données collectées, mais également à une plus grande ouverture à différents points de vue.* » (Larue, Loiselle, Bonin et al., 2009)

Phénomène fondamentalement multidimensionnel que les approches conventionnelles des mobilités quotidiennes peinent à saisir et à mesurer, la marche urbaine nécessite donc une approche elle-même complexe, seulement permise par la combinaison et l'hybridation des méthodes et techniques d'enquête.

Bibliographie

Amar G., 2004, *Mobilités urbaines. Éloge de la diversité et devoir d'invention*, La Tour d'Aigues : L'Aube.

Ascher F., 2000, *Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs. Essai sur la société contemporaine*, La Tour d'Aigues : L'Aube.

Augoyard J.-F., 2010, *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*, Paris : Bernin, À la croisée, (1^{re} éd., 1979, Paris : Seuil).

Basile M., 2005, *Urbanisme, management et commerce : la transposition des modèles belge et britannique de gestion de centre-ville dans les quartiers historiques des agglomérations de Gênes et de Lille*, thèse de doctorat en urbanisme et aménagement de l'espace, Paris : Université Paris 8.

Berque A., 2000, *Médiance. De milieux en paysages*, Paris : Belin, (1^{re} éd., 1990, Paris : Reclus).

Bouillon, F., Monnet J., 2016, « L'observation et ses angles : au cœur des rapports entre les chercheurs et leurs objets », *Espaces et sociétés*, n° 164-165, pp. 9-17.

Bruneteaux, P., Lanzarini, C., 1998, « Les entretiens informels », *Sociétés contemporaines*, n° 30, pp. 157-180.

Canu, R., Cochoy, F., 2012, « Places et déplacements : une archéologie statistique de la logistique piétonne (Toulouse, XX^e-XXI^e siècles) », *Flux*, n° 88, pp. 19-33.

Chardonnet Darmaillacq S., 2012, « La marche, du chemin faisant au faire chemin », in Thibaud J.-P., Siret D., *Ambiances en acte(s)*, Actes du second congrès international sur les ambiances, Montréal, 19 au 22 septembre, pp. 435-440.

Clerval A., 2008, « Les anciennes cours réhabilitées des faubourgs : une forme de gentrification à Paris », *Espaces et sociétés*, n° 132-133, pp. 91-106.

Creswell J.W., Plano Clark V.L., 2011, *Designing and conducting mixed methods research*, London: Sage.

De Baecque A., 2016, *Une histoire de la marche*. Paris : Perrin.

De Certeau M., 1990, *L'invention du quotidien. Arts de faire*, Paris : Gallimard.

Fleury A., 2003, « De la rue-faubourg à la rue branchée » : Oberkampf ou l'émergence d'une centralité des loisirs à Paris, *Espace géographique*, 2003/3 (tome 32), pp. 239-252.

Geffrin Y., 1995, « Mobilité, diversité, inégalité », in *Se déplacer au quotidien dans trente ans : éléments pour un débat*, Actes du colloque 22 et 23 mars, Paris : La Documentation française, pp. 35-40.

Gehl J., 2012, *Pour des villes à échelle humaine*, Montréal : éditions écosociété (1^{re} éd., 2010, Washington: Island Press, *Cities for people*, trad. N. Calvé).

Guerin F., 2017, *Enjeux socio-urbains du noctambulisme. Les cas de Paris et Madrid au début du XXI^e siècle*, thèse de doctorat en urbanisme et aménagement de l'espace, Paris : Université Paris-Est.

Huguenin-Richard F., Dommes A., Granié M.-A., Cloutier M.-S., Coquelet C., 2014, « La marche chez les personnes âgées : enjeux de mobilité et de sécurité », in *Bien vieillir en milieu urbain : le parcours dans l'espace et dans le temps*, Actes du colloque 5 novembre, Ivry-sur-Seine : Pôle Allongement de la vie Charles Foix.

- Jarrigeon A., 2009, « Les passantes considérables, les espaces publics à l'épreuve du genre », *Urbanisme*, n° 365, pp. 85-88.
- Kaufman V., Montulet B., 2009, « Between social and spatial mobilities : the issue of social fluidity » in Canzler W., Kaufmann V., Kesselring S., *Tracing mobilities. Towards a Cosmopolitan perspective*, London : Ashgate.
- Laplantine F., 1996, *La description ethnographique*, Paris : PUF.
- Larue C., Loïselle C. G., Bonin J.P., et al., 2009, « Les méthodes mixtes stratégies prometteuses pour l'évaluation des interventions infirmières », *Recherche en soins infirmiers*, vol. 2, n° 97, pp. 50-62.
- Levy J., 2000, « Les nouveaux espaces de la mobilité », in Bonnet M., Desjeux D., (ed.), *Les territoires de la mobilité*, Paris : PUF, pp. 155-170.
- Lord S., Negron-Poblete P., 2014, « Les grands ensembles résidentiels adaptés québécois destinés aux aînés. Une exploration de la marchabilité du quartier à l'aide d'un audit urbain », *Norois*, n° 232, pp. 35-52.
- Lynch, K., 1969, *L'image de la cité*, Paris : Dunod (trad. M.-F. Vénard, J.-L. Vénard).
- Mariani-Rousset S., 2010, « Espace public et publics d'expositions. Les parcours : une affaire à suivre », in Grosjean M., Thibaud J.-P. (ed.), *L'espace urbain en méthodes*, Marseille : Parenthèses, pp. 29-44.
- Martin J.L., Wu D, 2015, *Accidentologie des piétons*, [Rapport de recherche] Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et réseaux, URL : [〈hal-01349342〉](https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01349342).
- Miaux S., 2008, « Comment la façon d'envisager la marche conditionne la perception de l'environnement urbain et le choix des itinéraires piétonniers – L'expérience de la marche dans deux quartiers de Montréal », *Recherche Transports Sécurité*, n° 101, pp. 327-351, DOI : [10.3166/rts.101.327-351](https://doi.org/10.3166/rts.101.327-351).
- Misslin R., Charreire H., Weber C., Eaux C., Bastian T., Simon C., Oppert J.-M., 2015, « Mobilités actives et santé : apports et limites d'un protocole de mesure de la marche et du vélo combinant des capteurs de mouvements (GPS et accéléromètres) », *Cybergeog*, n° 707, URL : <http://journals.openedition.org/cybergeog/26711>.
- Monnet J., 2010, « Le territoire réticulaire », *Anthropos : Huellas del conocimiento* n.º 227, pp. 91-104 (Barcelona), URL : <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00533584v1>.
- Monnet J., 2012, « Villes et loisirs : les usages de l'espace public », *Historiens & Géographes* n° 419, pp. 201-213, URL : <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00734514>.
- Monnet J., 2016, « Marche-loisir et marche-déplacement : une dichotomie persistante, du romantisme au fonctionnalisme », *Sciences de la société* n° 97, pp. 75-89.
- Monnet J., Hernandez Gonzalez E., coord., 2014, *La place de la marche dans le fonctionnement de la rue du Faubourg du Temple à Paris : du piéton à l'usager, vers le citoyen ?*, Rapport de l'étude commandée par la ville de Paris au Groupe « Mobilités urbaines pédestres » du Labex Futurs Urbains.
- Orfeuil J.-P., 2010, « Mobilité » in Paquot T., (ed), *L'abc de l'urbanisme*, Créteil : Institut d'urbanisme de Paris, université Paris-Est-Créteil, pp. 107-110.
- Piombini A., Foltete J.-Ch., 2007a, « Vers une définition des ambiances urbaines favorables à la marche à pied », in *Actes du 42^e congrès de l'AQTR*, Montréal.
- Piombini A., Foltete J.-Ch., 2007b, « Évaluer les choix d'itinéraires pédestres en milieu urbain », *Revue internationale de géomatique*, vol. 17, pp. 207-225.

Pradel B., 2010, *Rendez-vous en ville ! Urbanisme temporaire et urbanité événementielle : les nouveaux rythmes collectifs*, thèse de doctorat en urbanisme et aménagement de l'espace, Paris : université Paris-Est.

Rivière C., 2012, « Les enfants : révélateurs de nos rapports aux espaces publics », *Métropolitiques*, 18 juin, URL : <http://www.metropolitiques.eu/Les-enfants-revelateurs-de-nos.html>.

Roussel J., 2016, *Le confort de la marche dans l'espace public parisien : représentations, pratiques, enjeux*, thèse de doctorat en urbanisme et aménagement de l'espace, Paris : université Paris-Est.

Salze P., 2016, "Las relaciones entre prácticas y representaciones del caminar: una cuestión de (dis)posiciones?", Séminaire bilatéral *Los espacios del caminar en la ciudad*, Universidad Autónoma Metropolitana, université Paris-Est : Mexico DF, 11-12 avril.

Thibaud J.-P., 2010, « Des modes d'existence de la marche urbaine », in Thomas R. (dir.), *Marcher en ville*, Paris : Les archives contemporaines.

Thibaud J.-P., 2015, *Éprouver la ville en passant. En quête d'ambiances*, Éditions Métis Presses.

Thomas R., 2004, « Quand le pas fait corps et sens avec l'espace : aspects sensibles et expressifs de la marche en ville », *Cybergeo*, n° 261, URL : <http://journals.openedition.org/cybergeo/4304>.

Thomas R., 2010, *Marcher en ville. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, Paris : Les archives contemporaines.

Tolman E.C., 1948, « Cognitive Maps in Rats and Men », *The Psychological Review*, 55(4), pp. 189-208, URL : <http://psychclassics.yorku.ca/Tolman/Maps/maps.htm>.

Vasilikou C., Nikolopoulou M., 2015, « Thermal notations as a design tool - evaluating the thermal comfort of pedestrians moving in spatial sequences », ICUC9 - 9th International Conference on Urban Climate jointly with 12th Symposium on the Urban Environment, Toulouse, 20-24 juillet.