



HAL
open science

Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ?

Edna Hernández González, Florian Guérin, Jérôme Monnet

► **To cite this version:**

Edna Hernández González, Florian Guérin, Jérôme Monnet. Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ?. L'hybridation des méthodes d'analyse des comportements de mobilité, 2020, 2490-8819. hal-04062653

HAL Id: hal-04062653

<https://hal.univ-brest.fr/hal-04062653v1>

Submitted on 27 Apr 2023

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

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

Hernández González, E., Guérin, F., Monnet, J. (2020), « Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ? » in Meissonnier, J., Vincent, S., Rabaud, M., Kaufmann, V. (coord.), L'hybridation des méthodes d'analyse des comportements de mobilité, Bron, CEREMA, pp. 108-122.

Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ?

Auteurs :

Edna Hernández-González, Maître de conférences, Université de Bretagne Occidentale, EA 7462. Edna.hernandez@univ-brest.fr

Florian Guérin, Ater, Université de Rennes 2, UFR-SHS Sociologie, guerinfo@gmail.com

Jérôme Monnet, Professeur d'aménagement et urbanisme, Université Paris-Est, Lab'Urba. jerome.monnet@univ-paris-est.fr

Introduction

Pour des motifs tenant, entre autres, à l'environnement, à la santé et à l'attractivité, les acteurs urbains donnent 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 dédiés 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 de dysfonctionnements de nouveaux aménagements (aire piétonne, zone de rencontre). Les comportements de mobilité pédestre et les interactions des piétons entre eux et avec les autres humains et non-humains présents ont été abordés à travers l'analyse de la morphologie de la rue et des données concernant les transports, les activités et les résidents, par des techniques d'enquête (observations, entretiens, questionnaires et cartes mentales) couplées à des enregistrements vidéo (GoPro) sur 24 heures. L'objectif de ce chapitre est de montrer comment cette hybridation est en mesure de rendre compte de la complexité de la marche en ville.

Hernández González, E., Guérin, F., Monnet, J. (2020), « Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ? » in Meissonnier, J., Vincent, S., Rabaud, M., Kaufmann, V. (coord.), *L'hybridation des méthodes d'analyse des comportements de mobilité*, Bron, CEREMA, pp. 108-122.

I. La place de la marche au sein de la notion de « Mobilité »

La marche comme objet d'étude

Parcourir la ville à pied semble être depuis longtemps la meilleure façon de la découvrir et de la pratiquer. La figure par excellence du flâneur met en exergue l'expérience de la ville en tant que « scène urbaine » dans laquelle prend place cette expérience sensitive et sensorielle. 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 de confort urbain (Roussel, 2016 ; Chardonnet Darmaillacq, 2012), d'adéquation entre l'aménagement conçu et les usages (Augoyard, 1979 ; De Certeau, 1990) ou encore d'expérience sensible participant à la configuration des ambiances (Thibaud, 2015 ; Thomas, 2010 ; Guérin, 2017). La production scientifique met également en exergue les représentations socio-historiques et à la manière dont elles conditionnent l'acte de marcher et les attitudes face à la marche (De Baecque, 2016 ; Monnet, 2015 ; Salze, 2016). De son côté, la marche – en tant que facteur de santé publique – est actuellement observée au même titre que le fait de suivre un régime alimentaire sain¹ (Misslin *et al.*, 2015). Concernant le statut socio-culturel, les travaux portent sur la marche du point de vue des enfants et leur façon de se repérer et de pratiquer la ville (Pasquier, 2016 ; Rivière, 2012), des femmes (Jarrigeon, 2009), ainsi que des personnes âgées (Lord et Negron Poblete, 2014 ; Huguenin-Richard *et al.*, 2014). Les travaux du côté de l'ingénierie de transports analysent la marche en tant que flux – avec une durée, une vitesse, un motif de déplacement, une origine et une destination. Les analyses – menées en partie au sein de l'IFFSTAR² – portent majoritairement sur l'accidentologie, par exemple, au niveau des traversées de rue pour les publics vulnérables (enfants, personnes âgées et personnes à mobilité réduite). Des travaux sur la marche sont également réalisés à partir des résultats des enquêtes nationales « ménages » (CEREMA³). Or, la complexité de la marche urbaine en tant que pratique de déplacement peut échapper aux approches adoptées. La marche est à appréhender comme faisant partie du système de mobilités⁴. Ainsi, devant la fragmentation de la production scientifique sur la marche qui disjoint les connaissances disponibles en autant de phénomènes distincts, nous avons voulu, dans ce chapitre, mettre en œuvre un projet qui cherche à saisir la marche dans toutes ses dimensions tout en la réinsérant dans le système urbain où elle se déploie.

¹ Les chercheurs du monde de la santé analysent plutôt la marche à pied en tant que moyen pour améliorer sa santé physique, soit une perte de poids, un meilleur fonctionnement cardio-vasculaire, etc. (ce qui intéresse particulièrement le monde des assurances). Leur méthodologie est davantage socio-médico-géographique et relative à l'articulation entre l'état de santé du patient, ses caractéristiques sociodémographiques et son territoire de vie l'encourageant ou non à la marche. Bien que la situation contextualisée du patient et du milieu dans lequel il évolue entre en compte, ce sont des effets techniques, sur sa santé, qui sont mesurés à partir de déterminants environnementaux.

² Le point d'ancrage porte sur la manière dont est prise la décision de traverser ou non, en fonction des capacités cognitives et physiologiques du « piéton », soit de l'apprentissage de la manière de gérer des interactions avec d'autres usagers.

³ Dans les enquêtes déplacements, est prise en compte l'activité de la marche à partir d'un trajet de 10 minutes. Ainsi, un grand nombre de déplacements piétons de courtes distances est négligé. Par contre, des initiatives existent pour comptabiliser les déplacements réalisés à pied intégralement en région Ile-de-France.

⁴ Tel que peut le faire Sandrine Depeau (2013), sur la mobilité des enfants et jeunes enfants où elle met en question la notion même de la mobilité depuis la pratique des enfants.

Hernández González, E., Guérin, F., Monnet, J. (2020), « Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ? » in Meissonnier, J., Vincent, S., Rabaud, M., Kaufmann, V. (coord.), *L'hybridation des méthodes d'analyse des comportements de mobilité*, Bron, CEREMA, pp. 108-122.

La complexité de la marche au sein de la « mobilité »

La mobilité peut être comprise comme une notion allant au-delà d'une approche uniquement axée sur les transports. Elle est caractérisée par sa dimension transversale, qui recouvre l'ensemble des pratiques sociales et permet de rendre compte des pratiques du territoire par les individus (Orfeuil, 2010 ; Kaufman, 2000). 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).

Au sein du système de déplacements, la marche est un acte, une action « protéiforme », elle peut être considérée comme la « cellule souche » de la mobilité (Amar, 2004) car aucun système de déplacement ne peut s'en passer. Les diverses recherches réalisées sur la marche comme pratique de déplacement urbain attestent que celle-ci nécessite autant d'attention que les modes de déplacement motorisés. « *Il reste toutefois à insister sur les spécificités de la mobilité pédestre car elle implique un rapport à l'espace méconnu* » (Piombini, 2007a). En effet la marche est une pratique de déplacement *située* au sens d'A. Berque (2000). Elle s'appuie – davantage que les autres pratiques de déplacement - à la fois sur le cadre bâti, les compétences du passant et le milieu social (Mosser 2004). Cela amène certains auteurs tels que Y. Geffrin (1995, p. 16) à déclarer que « *la pratique de la marche à pied est révélateur de la qualité de l'urbain* », et plus largement de l'urbanité du site (Lévy, 2000).

La marche en tant que pratique de déplacement urbain devient un objet complexe. Elle relève de plusieurs figures qui vont de la déambulation à la marche « utilitaire ». Quelques auteurs (Thibaud, 2010, 2015 ; Mosser, 2004) ont identifié plusieurs figures de la marche, notamment celles liées, d'un côté, à la déambulation, à la promenade, au loisir et, d'un autre côté, à la figure du marcheur pressé qui doit traverser un espace urbain pour aller, par exemple, à une station du métro⁵. Cependant, la marche sous un régime ludique⁶ ou de loisir n'est pas complètement étanche à la marche utilitaire⁷. Nous considérons ces deux régimes (ludique et utilitaire) comme des idéaux-types qui s'articulent, se combinent, se superposent.

Entre ces deux idéaux-types de la marche, nous retrouvons toute une nuance de modes de marche. Il en est ainsi, par exemple, du père ou de la mère de famille qui va récupérer ses enfants à l'école, est pressé à l'aller mais plus décontracté au retour ; des trajets travail-domicile avec divers arrêts pour effectuer des achats pour le dîner ; d'un groupe d'amis qui se donnent rendez-vous pour aller au cinéma, boire un café, etc. ; soit une multitude de figures et de modes de marche en ville. Cela peut amener à évoquer l'épaisseur du déplacement (Depeau, 2013), au-delà du piéton qui traverse l'espace de

⁵ Jean-Paul Thibaud (2015) définit cette figure de parcours comme la « fulgurante traversée ».

⁶ Le régime ludique est caractérisé par un corps en prise avec le territoire, sans but ; le rôle social de l'ouverture à l'autre (altérité et hospitalité urbaine), d'identification aux autres étant dans le même état d'esprit ; un désir de surprise ; un savoir en construction ; etc.

⁷ Le régime utilitaire est caractérisé par un corps fermé sur soi, une direction donnée et des instruments fluidifiant le déplacement ; le rôle social de véhicule sans interaction focalisée ; un désir de fluidité ; la connaissance des trajectoires directes ; etc.

Hernández González, E., Guérin, F., Monnet, J. (2020), « Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ? » in Meissonnier, J., Vincent, S., Rabaud, M., Kaufmann, V. (coord.), *L'hybridation des méthodes d'analyse des comportements de mobilité*, Bron, CEREMA, pp. 108-122.

façon linéaire.

De la sorte, les interactions, les sollicitations et la disposition aux stimuli de l'environnement urbain sont en *off* pour ceux qui sont dans un régime de « marche utilitaire » mais en alerte maximale pour rendre leur passage performant (jongler avec les passants et les objets comme les potelets, les étals, etc.) et en *on* pour ceux qui déambulent. Au sein de cette binarité (balade-marche utilitaire) se retrouve toute une panoplie de modes d'être qui fonctionnent selon un gradient⁸ : être plus ou moins disponible aux sollicitations (sons, odeurs, lumières), plus ou moins en « alerte » pour interagir avec les autres (humains et non-humains). L'étude nous a donc permis de mettre en avant les multiples dimensions des marcheurs(-euses) en tant que sujets sociaux (Figure 1).

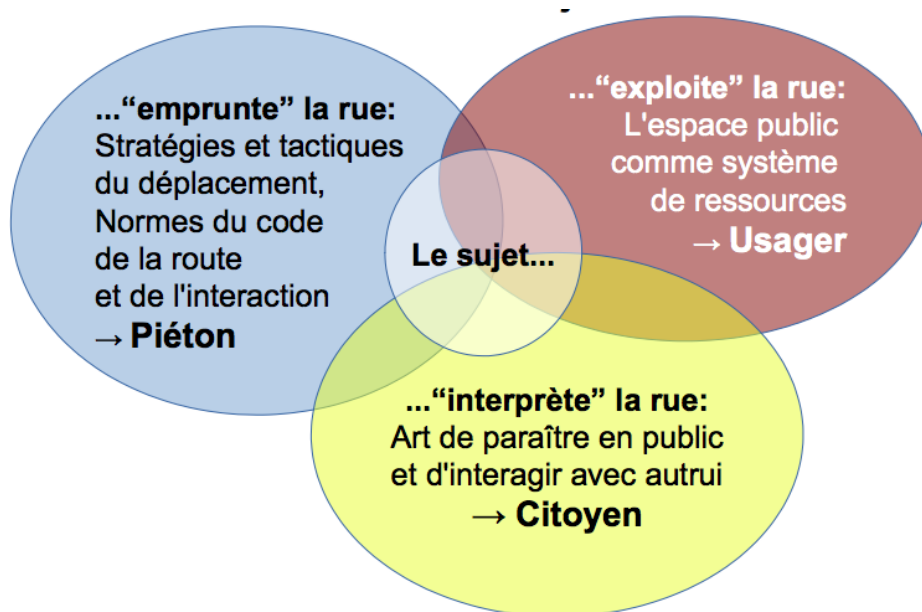


Figure 1 : Marcheurs-marcheuses, des sujets sociaux multidimensionnels, source : J. Monnet, 2014

La pertinence du choix empirique

Telle est la problématique à laquelle font face les services techniques des villes au moment de prendre en compte la marche comme une pratique de déplacement et pas seulement comme une activité de loisir ou un ensemble de flux piétons à gérer. Cette prise en compte est sans doute encouragée par la montée des enjeux environnementaux, sanitaires mais aussi d'attractivité des villes. Or, considérer une ville comme aimable, attractive, passe de plus en plus par une évaluation de la possibilité de se déplacer à pied confortablement. Le cas de la ville de Paris, qui se veut une ville qui favorise les mobilités actives et notamment la marche à pied, se positionne dans ce registre. Les dernières interventions telles que la fermeture à la circulation véhiculaire des voies sur Berges rive gauche (2013-2014), ainsi que le projet d'aménagement de la Place de la République (et plus récemment des sept

⁸ Thibaud (2015) indique : une « [...] constellation de marche procède de la rencontre entre une raison de marcher liée à un projet d'activité personnel [...] et un ensemble de circonstances dans lesquelles s'inscrit et s'actualise le projet en question [...] » (p.165). Exemple : « marcher pour le plaisir », « marcher mais pas n'importe où », « marcher à certaines conditions », « marcher selon l'occasion ». De son côté, R. Thomas (2010) a nommé cela : « types de marche ».

Hernández González, E., Guérin, F., Monnet, J. (2020), « Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ? » in Meissonnier, J., Vincent, S., Rabaud, M., Kaufmann, V. (coord.), *L'hybridation des méthodes d'analyse des comportements de mobilité*, Bron, CEREMA, pp. 108-122.

grandes places), témoignent du parti pris de promotion de la marche à pied dans la capitale.

Nous prenons comme exemple la rue Faubourg du Temple, suite au projet de rénovation de la Place de la République⁹. Plusieurs modifications ont eu lieu telles que la création d'une zone de rencontre¹⁰, la fermeture aux véhicules particuliers d'une partie de la rue, la modification de sens de circulation, l'expérimentation d'une nouvelle signalétique (notamment le marquage au sol du passage piéton). Lors de cette intervention, une série de dysfonctionnements en termes de mobilité sont apparus et la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD) a commandité un diagnostic, effectué par le groupe de recherche transversal « Mobilités Urbaines Pédestres »¹¹. Interroger « La place de la marche dans le fonctionnement de la rue Faubourg du Temple » s'inscrit dans le cadre de réaménagements, tel le projet programmé au niveau du Canal Saint-Martin dans la continuité piétonne de la Place de la République.

Dans notre zone d'étude, il s'agissait de comprendre la manière dont les diverses figures de la marche prennent place et dont ces figures interagissent avec le milieu humain et non-humain, selon les rythmes socio-urbains. Ainsi, l'approche méthodologique a consisté en un processus de « réflexivité ». Il s'agissait de concevoir une expérimentation méthodologique qui soit dynamique, dans le sens où elle a évolué selon les conditions (opportunités et limites) rencontrées en situation, ce qui revient à assumer qu'il n'existe pas un seul dispositif d'enquête clos et arrêté.

Brève présentation de la zone d'étude : la rue Faubourg du Temple

La rue Faubourg du Temple (RFT) est localisée au nord-est de Paris, à la limite entre les X^e et XI^e arrondissements. Celle-ci constitue une plateforme de mobilités : cinq lignes de métro s'y croisent et quatre lignes de bus la traversent. Il s'agit de l'un des nœuds de mobilité à Paris, la Place de la République étant desservie par sept grandes voies. Dès le début du XX^e siècle, le tramway funiculaire de Belleville, les tramways de la compagnie générale des omnibus ou des Chemins de fer nogentais s'y croisaient. Plusieurs stations de vélo en libre-service et zones réservées aux taxis y sont également présentes. Historiquement, cette zone est un territoire traditionnellement festif¹².

⁹ Ouverte au public le 16 juin 2013. URL: <http://placedelarepublique.paris.fr/le-projet/le-mot-des-architectes/le-mot-des-architectes> (Consulté: 25 /02/2016).

¹⁰ Faisant suite aux « zones 30 » qui sont apparues dans les années 1990, les « zones de rencontre » - promulguant le partage de la voirie pour tous les types de mobilités - ont été permises par le décret du 30/07/2008. En 2013, la Ville de Paris a développé un large projet « zones 30 étendues », comprenant la création de zones de rencontres dont celle de la RFT.

¹¹ URL : <http://www.futurs-urbains.fr/groupe-transversaux/les-groupes-transversaux-du-labex/groupe-transversal-mobilites-urbaines-pedestres/>. Cette recherche a été menée grâce à la participation active des chercheurs suivants ayant appartenu ou appartenant au groupe MUP : P. Alvarez, F. Guérin, J.P. Hubert, J. Kozłowski, A. Margier, B. Pradel, J. Roussel, C. Vasilikou, ainsi que grâce à la participation des étudiants de L3 - Aménagement du Territoire, 2012-2013 (UPEM).

¹² Notamment avec le passage du cortège carnavalesque du mercredi des Cendres vers Belleville jusqu'en 1838, les nombreuses guinguettes autour du mur des Fermiers généraux (dans le quartier de la Haute Courtille, un quartier ouvrier où l'alcool pouvait couler à flots du fait des vignes en banlieue et de l'absence de l'octroi) pour festoyer le jour de la *saint lud*, la création du cinéma « Templa » (actuel Théâtre du temple) en 1912 qui cohabitera dans les années 1930 avec un théâtre, la destruction du boulevard du Temple en 1862 afin de mettre fin à l'imaginaire du « boulevard du Crime » au cœur de la nuit parisienne, la création du music-hall puis théâtre nommé « Palais des glaces » (ancien « Boléro Star » et « Bijou Concert ») en 1876, l'installation de la boîte de nuit et salle de concerts du Gibus en 1967, etc. La RFT fait lien entre divers hauts

Hernández González, E., Guérin, F., Monnet, J. (2020), « Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ? » in Meissonnier, J., Vincent, S., Rabaud, M., Kaufmann, V. (coord.), L'hybridation des méthodes d'analyse des comportements de mobilité, Bron, CEREMA, pp. 108-122.

Notre zone d'étude s'étend de la place de la République (station de métro République) à la station de métro Goncourt. Elle a été délimitée en cinq tronçons dont le fonctionnement et la forme urbaine sont proches (Figure 2) :



Figure 2 : Zone d'étude du projet RFT, source : groupe MUP, fond de carte : google maps, 2014

- Tronçon 1 : segment nouvellement réaménagé et piétonnisé (« zone de rencontre ») entre la Place de la République et les rues de Malte et Yves-Toudic.
- Tronçon 2 : segment à circulation ralentie (« zone 30 ») entre les rues de Malte et Yves-Toudic, comprenant la percée du Canal Saint-Martin.
- Tronçon 3 : toute la zone du croisement complexe entre RFT, le canal et les rues Fontaine au roi et Folie-Méricourt.
- Tronçon 4 : en amont de la zone précédente, jusqu'au croisement avec le métro Goncourt
- Tronçon 5 : à partir du métro Goncourt, sans qu'une limite orientale ne soit clairement établie par nos observations.

Ce découpage a été effectué après avoir réalisé un premier travail de terrain. Il semblait plus commode d'analyser nos données par segment.

II. Comment observer la marche ? Le cas de la RFT

L'observation directe augmentée

La technique de l'observation fut le premier choix opéré pour mener à bien cette étude. En effet, elle est l'une des techniques – après les questionnaires et entretiens – les plus éprouvées en sciences humaines et sociales, faisant l'objet d'ouvrages méthodologiques. Dans ce contexte, elle nous semblait la plus pertinente, du fait qu'elle soit la plus à même de permettre le recueil des pratiques *in situ*, telles qu'elles se déroulent dans l'espace public. Ainsi, l'observation postée, puis flottante, fut le point de départ de notre travail de recherche. Puis, au fur et mesure de l'évolution de notre enquête, nous avons testé plusieurs techniques d'enquête afin d'enrichir les données obtenues par l'observation et

lieux de la vie parisienne : le quartier Oberkampf à l'est, la Bastille au sud (« Bastoche »), les théâtres du boulevard Saint-Martin à l'ouest, Belleville au nord...

Hernández González, E., Guérin, F., Monnet, J. (2020), « Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ? » in Meissonnier, J., Vincent, S., Rabaud, M., Kaufmann, V. (coord.), L'hybridation des méthodes d'analyse des comportements de mobilité, Bron, CEREMA, pp. 108-122.

d'avoir véritablement accès aux multiples dimensions de la marche. De la sorte, nous avons réalisé des suivis de personnes, des parcours commentés et des cartes mentales pour comprendre l'articulation entre le « marcheur » et son « milieu », des « enquêtes flash » pour avoir accès aux données sociodémographiques des usagers, des enregistrements vidéo – ainsi que des balades thermiques - pour enrichir les descriptions et mieux prendre en compte le rôle des ambiances et des entretiens semi-directifs, informels et questionnaires pour avoir accès aux représentations des usagers.

Le protocole des observations postées se concentrait sur un nombre limité de phénomènes¹³, notamment les interactions conflictuelles entre les différents usagers et avec les éléments non-humains du milieu (mobiliers urbains, aménagements divers, etc.). Le choix des neuf points d'observation (Figure 3) a été réalisé en fonction de leur localisation stratégique : 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 24 heures, pour une journée ouvrée de semaine et une journée de week-end¹⁴.

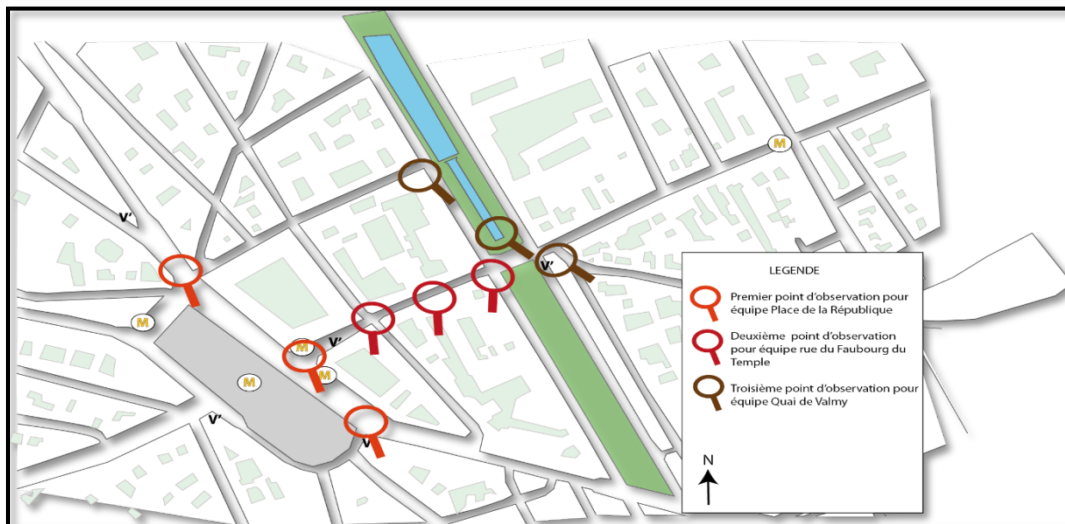


Figure 3 : Les points d'observation prédéfinis pour les observations directes, source : L3-UPEM, fond de carte : google maps, 2014

Afin de repérer plus finement le fonctionnement de la marche face aux autres formes de mobilité dans la RFT - notamment les obstacles et la complexité des cheminements - ces observations ont été complétées par des suivis de personnes et des cartes mentales. En effet, J. Gehl note que : « 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

¹³ Le travail d'observation a été réalisé par des chercheurs confirmés et débutants, ainsi que par des étudiants en M2, M1 et L3. Le faible degré de familiarisation avec cette technique d'enquête a donné lieu à des comptages, notamment pour les étudiants en L3. Cette technique d'observation (unités de compte) a été complétée par des récits et descriptions plus précis et riches, effectués par le reste de l'équipe des chercheurs.

¹⁴ Les observations entre le mardi 25 et le mercredi 26 février et entre le samedi 28 février et le dimanche du 1^{er} mars 2014.

Hernández González, E., Guérin, F., Monnet, J. (2020), « Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ? » in Meissonnier, J., Vincent, S., Rabaud, M., Kaufmann, V. (coord.), *L'hybridation des méthodes d'analyse des comportements de mobilité*, Bron, CEREMA, pp. 108-122.

d'obstacles et de difficultés ont encombré les trajets des piétons au fil des ans » (2012, p. 135).

Les « suivis de personnes » dans la RFT permettent de recueillir des informations de base sur les trajectoires des usagers, leurs obstacles et « prises » dans la rue. Cette technique d'enquête est issue des travaux de J-P Thibaud (2010) et sa méthode « Je-Tu-Il ». Cette approche correspond à la troisième étape de sa méthode. Elle consiste en un suivi de passants à distance raisonnable, en effectuant un récit de leur parcours mis en contexte. Cela permet de relever le degré d'anonymat et de visibilité en public. Il s'agit de retranscrire la manière dont le passant se meut, le rythme de sa marche et la dynamique de sa posture corporelle. 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 seconde étape de l'approche de J-P Thibaud (le « tu ») a été réalisée auprès de quatre habitants/usagers¹⁵ de la RFT. Il s'agit de parcours commentés, correspondant 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'utilisateur 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 sa trajectoire sociale et de sa manière de penser, de ses logiques propres. Il a donc accès aux micro-rituels du quotidien. Cette technique permet de mettre en évidence le caractère contextuel des conduites sociales et devient rapidement un jeu pour la personne interrogée donc le dispositif se fait oublier.

A la suite des parcours commentés, nous avons demandé aux enquêtés de réaliser des cartes mentales. Le psychologue E. Tolmann a défini la « carte mentale » en 1948 comme la manière de penser l'espace pour un humain et de se représenter et d'agir sur ces pensées en fonction de comportements quotidiens. Selon K. Lynch (1969), elle permet d'appréhender les relations entre un individu et son environnement. La carte mentale est la retranscription sur papier d'une cartographie de son expérience sensible de son environnement. Environnement et individu sont articulés et c'est la manière dont l'individu se représente l'environnement (suite à sa perception de cet environnement) qui intéresse le chercheur, par le médium du dessin. Les cartes mentales ont le mérite d'exprimer des éléments constitutifs de la représentation mentale qui sont difficiles à exprimer verbalement, lors d'un entretien. En effet, ces éléments relèvent de l'implicite.

Enfin, afin de connaître le profil sociodémographique des usagers, leur pratique de la rue et leur degré de satisfaction de l'aménagement, des « enquêtes flash » ont été réalisées. Il s'agissait d'un mini-questionnaire composé de dix questions brèves (durée du

¹⁵ Le nombre des habitants /usagers et les critères de choix ont été contraints par le délai à tenir dans la réalisation du projet de recherche et par la disponibilité des personnes qui ont accepté d'y participer.

Hernández González, E., Guérin, F., Monnet, J. (2020), « Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ? » in Meissonnier, J., Vincent, S., Rabaud, M., Kaufmann, V. (coord.), *L'hybridation des méthodes d'analyse des comportements de mobilité*, Bron, CEREMA, pp. 108-122.

nous semblait être une aide à l'observation des usagers multiples, de leurs formes d'appropriation, de leur gestuelle et de leurs relations avec le milieu, selon des temporalités multiples permettant d'identifier les changements.

Notre analyse repose sur un codage systématique de nos enregistrements. Pour chaque enregistrement, nous avons quantifié ce que nous avons observé (nombre d'usagers, identités sexuelles et tranches d'âge, nombre et type d'objets portés, nombre de voitures et motos, taux de remplissage des corbeilles de rue, etc.) et réalisé une analyse qualitative. Cette méthode permet d'identifier le nombre important de sacs portés par les piétons, les allures et « vitesses » que les piétons adoptent, les obstacles à la marche (objets et files d'attente), les négociations entre piétons pour circuler, etc. Donc, la lenteur et l'arrêt momentanés apparaissent comme faisant partie pleinement de la mobilité pédestre, avec une tolérance vis-à-vis de certaines situations (saleté des rues, non-respect des espaces assignés à chaque type de mobilité en marchant sur la chaussée, par exemple).

L'analyse qualitative des enregistrements vidéo souligne que la seconde partie de la RFT (entre la zone de rencontre et le Canal Saint-Martin) est la plus problématique en termes de fluidité piétonne, du fait des établissements de loisir nocturnes et de la restauration rapide. Plusieurs stratégies d'évitement et de contournement sont mises en place par les passants : jouer avec les potelets, passer alternativement sur le trottoir et la chaussée, tourner ses épaules pour prendre le moins de place possible et éviter de se faire toucher, traverser pour emprunter le trottoir d'en face, etc. Les passages piétons au design innovant entre cette partie de la rue et la zone de rencontre sont également problématiques du fait d'une perte de points de repères. Les terrasses déployées des bars/brasseries à proximité constituent de véritables obstacles à la marche. De son côté, le carrefour entre la RFT et le square Jules Ferry amène à une non-prise en compte de la signalisation routière du fait de la visibilité et de l'appel d'air offert après avoir traversé la foule précédente. Quant à la zone de rencontre, en certains instants, elle amène à des stratégies d'évitement des groupes d'individus qui attendent un bus, le métro ou un autre moyen de transport. De la sorte, c'est la variété des modes de marche dans la RFT qui est à l'origine d'un certain nombre d'interactions conflictuelles. Pour illustration, la marche passante (fonctionnelle) se pratique sous le mode de l'anonymat maximal : éviter de toucher les individus dans les files d'attente, regarder son téléphone portable, etc. La marche festive est à l'opposé en ce qui concerne la visibilité en public (bruits, grands groupes sur la chaussée, etc.), le flâneur se situant entre les deux. Au niveau des inclinations à la marche, la prudence est le fait des passants alors que la disponibilité est davantage celui des fêtards, l'attitude empressée est relative au motif professionnel, etc. Néanmoins, ces problématiques évoluent en fonction des rythmes socio-urbains.

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 à la fois d'enrichir les observations directes, en confirmant les hypothèses émises en situation d'observation et en enrichissant les récits descriptifs, et d'apporter des données supplémentaires pour l'analyse. Dans notre cas, le positionnement de la caméra GoPro (au front, à la main ou accrochée à la ceinture) relève d'une intention personnelle, mais nuancée en fonction des expériences vécues. Cette technique d'enquête permet ainsi d'informer sur le milieu et les interactions avec les autres usagers, mais en un champ d'action très court, et moins sur la démarche.

Afin d'approfondir les analyses concernant l'ambiance, des balades thermiques ont été

Hernández González, E., Guérin, F., Monnet, J. (2020), « Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ? » in Meissonnier, J., Vincent, S., Rabaud, M., Kaufmann, V. (coord.), L'hybridation des méthodes d'analyse des comportements de mobilité, Bron, CEREMA, pp. 108-122.

effectuées (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 et des variations thermiques - entre des lieux différents de la zone d'étude - a été mis en place. Ces mesures ont été réalisées entre avril et juin 2014 à 12h et 14h, avec 32 participants. En effet, les aspects thermiques ressentis et perçus (en termes de température, d'ensoleillement, de vent, etc.) font partie des aspects pouvant encourager ou freiner la pratique de la marche (ou l'immobilité). Cependant, de telles mesures doivent être systématisées afin de mieux appréhender comment se créent des îlots de chaleur dans notre zone d'étude et quelles sont les implications en termes de perceptions.



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

Les discours des acteurs

En parallèle des observations, des entretiens semi-directifs et informels ont permis d'informer sur le fonctionnement de la rue, du point de vue des usagers/habitants-clés qui correspondent aux yeux de la rue. Ils nous ont ainsi fourni des éléments sur les interactions et les dysfonctionnements, ainsi que sur l'histoire récente des travaux d'aménagements de la zone d'étude.

Les entretiens informels permettent de se rapprocher d'une situation d'interaction classique, de recouper les données et d'obtenir davantage d'éléments intimes auprès d'un ensemble diversifié d'interlocuteurs. Ce type d'échange réduit l'artificialité de la situation de l'entretien et la perturbation, chez l'interlocuteur, apportée par les normes discursives du chercheur. Dans ce cadre davantage informel, l'interlocuteur peut avoir le sentiment d'une liberté de propos. 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. Les anecdotes et récits d'expériences sont des détails enrichissant l'analyse,

Hernández González, E., Guérin, F., Monnet, J. (2020), « Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ? » in Meissonnier, J., Vincent, S., Rabaud, M., Kaufmann, V. (coord.), *L'hybridation des méthodes d'analyse des comportements de mobilité*, Bron, CEREMA, pp. 108-122.

constituant le cœur de la subjectivation effectuée par l'interlocuteur¹⁷. Il ne s'agit pas d'une simple conversation de comptoir, elle se veut orientée par le chercheur. Les thèmes sont abordés progressivement, en replaçant l'interlocuteur dans sa trajectoire sociale par la démarche régressive (en demandant « *et avant ?* ») ; il en est de même avec l'utilisation d'astuces conversationnelles amenant l'interlocuteur à se justifier : ne pas croire tout en un bloc, jouer « l'avocat du diable », etc. Le chercheur apprend à s'ajuster aux valeurs du milieu étudié en usant de l'humour et des critiques, les retours individualisés en situation de face à face. Mais, la réaction permet de pousser « *aux épreuves de vérité* ».

III. 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. Il s'agit d'un véritable diagnostic amenant à la compréhension des rythmes socio-urbains de la RFT, des interactions entre véhicules (dont le marcheur), du rôle des ambiances (degrés de saleté, confort thermique, etc.) et de l'animation commerciale, de la manière dont les usagers se représentent ces dysfonctionnements, notamment en fonction de leurs expériences passées et aspirations futures en termes de mobilité pédestre.

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, pour les suivis de personnes, l'une des difficultés a pu être de suivre un passant à 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, les autres individus présents dans la rue nous ont vus effectuer de multiples allers-retours.

Deuxièmement, 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.

Troisièmement, pour les cartes mentales, quelques questionnements peuvent se poser à propos de leur fiabilité. En effet, le médium du dessin est sujet à débat. Est-il réellement possible de faire correspondre nos représentations mentales à une représentation visuelle ? Il semble nécessaire de compléter cette technique d'enquête avec d'autres techniques, telle que la réalisation d'entretiens. Ces derniers permettent de comprendre

¹⁷ P. Bruneteaux et C. Lanzarini (1998) ont formulé la manière de mener les entretiens informels et leur intérêt, dans le cadre de recherches sur les « sous-prolétaires ». Les auteurs montrent les difficultés à poser un « *contrat de conversation* » avec leurs interlocuteurs, où la formalisation des entretiens semi-directifs bloque la conversation ou la détourne de ses objectifs.

Hernández González, E., Guérin, F., Monnet, J. (2020), « Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ? » in Meissonnier, J., Vincent, S., Rabaud, M., Kaufmann, V. (coord.), *L'hybridation des méthodes d'analyse des comportements de mobilité*, Bron, CEREMA, pp. 108-122.

finement la manière dont 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 de l'enquête ne nous a pas permis de faire varier la passation selon les saisons. La diversité horaire a, cependant, posé quelques difficultés car plus l'avancement dans la nuit s'effectuait, 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 faire passer un questionnaire de nuit, ou d'étudier 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, la place de l'enregistrement est encore assez critiquée dans la recherche urbaine, du fait de la subjectivité à propos des conditions de réalisation des images filmées. Effectivement, un enregistrement reflète une représentation de la réalité, avec un cadre, des scènes artificiellement construites (en termes de lumières), etc. Cependant, cela est relatif à tout travail anthropologique, consistant à « faire voir » ce que le chercheur a vu, à savoir écrire le regard de l'anthropologue, tel que le note F. Laplantine (1996). La description – ce passage du « voir » au « faire voir » – est le savoir-faire de l'anthropologue. Elle relève de multiples champs (littérature, peinture, photographie, traduction, etc.). Ainsi, quand on décrit ou lit une description, il faut avoir en tête, selon Laplantine, les liens entre le perçu, le regardé comme pertinent, le mémorisé par rapport aux expériences passées, l'image produite à partir de celui-ci, le sens délivré par cette image, la forme descriptive et le langage utilisé. 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.

Enfin, concernant les discours des enquêtés, réaliser des entretiens nous a permis de combler les lacunes du questionnaire sociologique. En effet, suite à l'enquête exploratoire, nous avons été en mesure d'élaborer un questionnaire sur le fonctionnement de la marche dans la RFT. Il est structuré autour de trois thématiques principales : la connaissance de la RFT (pratique et passage dans cette rue, motifs et fréquence du passage), l'opinion sur la RFT (la perception et l'appréciation de la rue) et l'expérience de la marche dans cette rue (modalités de la marche, seul ou accompagné, fréquence, équipements ou accessoires utilisés au moment de marcher), combinées aux informations sociodémographiques. Passé auprès d'une multiplicité d'acteurs (220 réponses exploitables), notamment à travers les réseaux des institutions scolaires, ce questionnaire permettait de nous informer sur la pratique de la marche à pied des usagers habituels de la RFT. Cependant, cela n'a pas véritablement fonctionné du fait du peu de retours, notamment en termes de diversité des publics, contrairement aux nombreux entretiens informels *in situ*. Les

Hernández González, E., Guérin, F., Monnet, J. (2020), « Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ? » in Meissonnier, J., Vincent, S., Rabaud, M., Kaufmann, V. (coord.), *L'hybridation des méthodes d'analyse des comportements de mobilité*, Bron, CEREMA, pp. 108-122.

répondants¹⁸ n'étaient pas statistiquement représentatifs des usagers de la RFT, avec une majorité de femmes (souvent mères de famille), d'individus de milieu social aisé et éduqués, pour un âge médian étant de 39 ans.

Or, articuler entretiens et questionnaires pour recueillir les discours semble pertinent du fait des limites de chaque technique. Dans le cadre de la querelle des méthodes aux États-Unis, H. Blumer a mis en doute la signification des résultats des questionnaires : il récusait la démarche de définir *a priori* des variables et de chercher à saisir l'influence de certaines variables sur la variable à expliquer, en oubliant que l'influence passe par l'interprétation qu'en font les acteurs sociaux. Il apparaît nécessaire de saisir le sens engagé au cours des actions. Selon E. C. Hughes (1996), ce type d'enquête repose sur l'hypothèse qu'une vaste population parle le même langage, avec le même vocabulaire et les mêmes expressions. Ainsi, le postulat des enquêtes par questionnaire est que seul un minimum de variation existe dans les vastes ensembles de significations partagées. Or, tous les groupes n'appartenant pas à cet ensemble sont laissés de côté : aux États-Unis, de nombreuses enquêtes statistiques excluent les Afro-américains. L'observation se montre, de fait, nécessaire pour combler ces lacunes.

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

La méthodologie hybride, utilisée dans le cadre de ce diagnostic, apporte 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 à jour d'inégalités socio-économiques, les formes de sociabilités, etc. ;
- La dimension technique : des « outils » du marcheur au design urbain, en prenant en compte la gestion technique (déchets, etc.) ;
- La dimension sensible : les ambiances sonores, olfactives, visuelles, auditives et kinesthésiques relatives aux espaces-temps ;
- Les régulations et normes formelles et informelles au sein de la RFT (et relatives à d'autres échelles, telles les normes de circulation) ;
- La dimension axiologique : les valeurs véhiculées par les usagers relatives à la marche et à la RFT ;
- 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 est 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. Or, cette situation du phénomène amène à considérer que 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.

¹⁸ 4 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).

Hernández González, E., Guérin, F., Monnet, J. (2020), « Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ? » in Meissonnier, J., Vincent, S., Rabaud, M., Kaufmann, V. (coord.), *L'hybridation des méthodes d'analyse des comportements de mobilité*, Bron, CEREMA, pp. 108-122.

Cette manière de penser permet de dépasser les logiques explicatives positivistes et déterministes, ainsi que les logiques systémiques et structuralistes, pour une compréhension en termes de configurations. En effet, la relation circulaire entre structures sociales et individus est devenue problématique dans la modernité avancée, du fait de la multiplication des situations d'incertitudes, des chocs biographiques, des formes de mobilités, etc. Ainsi, dans une société hypertexte (Ascher, 2000) à réflexivité perfectionnée et étendue dans les sphères plurielles 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, multiples et changeant, seule l'hybridation permet d'avoir accès à la compréhension du phénomène étudié. Les théories déterministes ou actionnalistes apparaissent non pertinentes, face aux formes de co-construction pour mettre en récit des actions communes, des accomplissements pratiques et identifications biographiques.

Concrètement et pour illustration, certains résultats ont pu être relevés grâce aux observations directes, telle 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 déficiente 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 problématiques¹⁹. 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.

Par conséquent, dans le cadre de l'analyse de « La place de la marche dans le fonctionnement de la rue Faubourg du Temple », nous avons utilisé une méthodologie hybride, ou mixte, de type « transformatif » (Creswell, Plano Clark, 2011). Il s'agit de recueillir et d'analyser de manière séquentielle les données, où la transformation appréhendée guide le choix des méthodes. Ce type de méthode permet d'éviter de s'enfermer dans un cercle d'hypothèses infructueux ou un vase clos de données

¹⁹ Les problèmes que les répondants jugent importants dans la rue sont : la circulation sur et sur la chaussée : problème important pour les riverains (63 %), les travailleurs semblent un peu moins concernés ; le stationnement des véhicules sur la chaussée et celui des 2RM sur les trottoirs : important pour 50 % des répondants (un peu moins pour les riverains), la foule : environ 35 % trouve que c'est un problème important, de façon homogène (presque autant que ce n'est pas un problème) ; les poubelles : important pour 33 % des riverains et des travailleurs, 22 % pour les autres. Environ 30 % considèrent que ce n'est pas un problème ; les chantiers : environ 30 % trouvent que c'est un problème important (les riverains sont les plus sensibles).

Hernández González, E., Guérin, F., Monnet, J. (2020), « Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ? » in Meissonnier, J., Vincent, S., Rabaud, M., Kaufmann, V. (coord.), *L'hybridation des méthodes d'analyse des comportements de mobilité*, Bron, CEREMA, pp. 108-122.

succinctes, pour « coller » aux réalités mouvantes. Pour autant, elle implique un véritable engagement des chercheurs, homogène entre les méthodes, et doit être justifiée pour éviter une prolifération de données hétérogènes et protéiformes, sans lien entre elles.

En combinant méthodes qualitatives et quantitatives, la méthode hybride ou mixte nous a permis d'enrichir le travail de terrain. Elle a permis d'innover, notamment à travers la vidéo et les enquêtes flash, pour comprendre de manière plus approfondie le phénomène de la marche. Ainsi, c'est une vision plus complète de ce phénomène complexe qui nous a été donnée, en mettant en perspective les interprétations des 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 et d'éviter de sombrer dans une forme de sociocentrisme, un danger inhérent à l'enquête de terrain. « *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, Loïselle, Bonin *et al.*, 2009).

Donc, la marche urbaine est hybride et ses dimensions ne sont appréhendables que par une méthodologie hybride donnant corps à ses configurations situées de déroulement.

Bibliographie

AMAR, G. (2004), *Mobilités urbaines. Eloge de la diversité et devoir d'invention*, Paris, Editions de l'aube.

AMPHOUX, P. (2001), « L'observation récurrente », in Grosjean, M., Thibaud, J-P (ed.), *L'espace urbain en méthodes*. Marseille, Parenthèses, pp. 153-170.

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*, Bernin, À la croisée (1^{ère} éd., 1979, Paris : Seuil).

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

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

CANU, R., COCHOY, F. (2012), « Places et déplacements: une archéologie statistique de la logistique piétonne (Toulouse, XX^e-XXI^e siècles) », *Revue Flux*, avril-juin, 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)*, Second congrès international sur les ambiances, Montréal, septembre, pp. 435-440.

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.

Hernández González, E., Guérin, F., Monnet, J. (2020), « Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ? » in Meissonnier, J., Vincent, S., Rabaud, M., Kaufmann, V. (coord.), *L'hybridation des méthodes d'analyse des comportements de mobilité*, Bron, CEREMA, pp. 108-122.

DE CERTEAU, M. (1990), *L'invention du quotidien. Arts de faire*, Paris, Gallimard.

DEPEAU, S. (2013), « Mobilité des enfants et des jeunes sous conditions d'immobilité ? », *e-Migrinter*, novembre.

FRUIN, J. (1971), *Pedestrian planning and design*, (chapter 8), New York, Metropolitan Association of Urban Designers and Environmental Planners.

GEFFRIN, Y. (1995), « Mobilité, diversité, inégalité », in *Actes du colloque Se déplacer au quotidien dans trente ans : éléments pour un débat*, (ADEME, DRAST, INRETS), La Documentation française, Paris, pp. 35-40.

GEHL, J. (2012), *Pour des villes à échelle humaine*, Montréal, Les éditions écosociété (1^{ère} éd., 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, dir. J. Monnet, co-encadrement. F. Cruces Villalobos, Université Paris-Est, 23 février.

HUGHES, E. C. (1996), *Le regard sociologique*, Paris, École des Hautes Études en Sciences Sociales (textes rassemblés et présentés par CHAPOULIE, Jean-Michel).

HUGUENIN-RICHARD, Florence ; DOMMES, Aurélie ; GRANIE, Marie-Axelle ; CLOUTIER, Marie-Soleil, COQUELET Cécile (2014), « La marche à pied chez les personnes âgées : Enjeux de mobilité et de sécurité », in Actes du colloque, *Bien vieillir en milieu urbain : le parcours dans l'espace et dans le temps*, *Bien vieillir en milieu urbain : le parcours dans l'espace et dans le temps*, 2013, Ivry-sur-Seine, France.

JARRIGEON, A. (2009), « Les passantes considérables, les espaces publics à l'épreuve du genre », *Revue Urbanisme*, n° 365, pp. 85-88.

LAPLANTINE, F. (1996), *La description ethnographique*, Paris, Presses Universitaires de France.

LARUE, C., LOISELLE, 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, DESJEUX (éds), *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*, 232, pp. 35-52.

LYNCH, K. (1969), *L'image de la cité*, Paris, Dunod (trad. M-F Vénard, J-L Vénard).

KAUFMAN, V., MONTULET B. (2009) « Between social and spatial mobilities : the issue of social fluidity » in Canzler Weert, Kaufmann V., Kesselring Sven, *Tracing mobilities. Towards a Cosmopolitan perspective*, Ed. Ashgate, Angleterre.

MISSLIN, R., CHARREIRE H., WEBER C., ENAUX 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) », *Cybergeo*, juin.

MONNET, J. (2016), « ¿El fin del dualismo vialidad vehicular banqueta peatonal? Nuevos vehículos y nuevos usos peatonales de la calle », Séminaire bilatéral *Automovilidad en la ciudad de México y en otros lugares*, Universidad Autónoma Metropolitana, Université Paris-Est, Mexico, 13-14 avril.

PIOMBINI, A., FOLTETE, J-Ch (2007a) : « Vers une définition des ambiances urbaines favorables à la marche à pied », in *Actes du 42^{ème} congrès de l'AQTR*, Montréal.

PIOMBINI, A., FOLTETE, J-Ch (2007b) : « Evaluer les choix d'itinéraires pédestres

Hernández González, E., Guérin, F., Monnet, J. (2020), « Comment réarticuler les différentes dimensions de la marche urbaine ? » in Meissonnier, J., Vincent, S., Rabaud, M., Kaufmann, V. (coord.), *L'hybridation des méthodes d'analyse des comportements de mobilité*, Bron, CEREMA, pp. 108-122.

en milieu urbain », in *Revue internationale de géomatique*, vol. 17, pp. 207-225.

RIVIÈRE, C. (2012), « Les enfants : révélateurs de nos rapports aux espaces publics », *Métropolitiques*, 18 juin.

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, dir. J. Monnet, Université Paris-Est, 01 juillet.

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. Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines*, Paris, Les archives contemporaines.

THIBAUD, J-P (2015), *Eprouver la ville en passant. En quête d'ambiances*, Italie, Editions Métis Presses.

THOMAS, R., (2004), « Quand le pas fait corps et sens avec l'espace : aspects sensibles et expressifs de la marche en ville », *Cybergeog : Revue européenne de géographie / European journal of geography*, UMR 8504 Géographie-cités.

THOMAS, R. (2010), *Marcher en ville*, Paris, Editions des archives contemporaines.