

Le confort de la marche dans l'espace public parisien : représentations, pratiques, enjeux

Julie Roussel

▶ **To cite this version:**

Julie Roussel. Le confort de la marche dans l'espace public parisien : représentations, pratiques, enjeux. Géographie. Université Paris-Est, 2016. Français. NNT : 2016PESC1188 . tel-01540377

HAL Id: tel-01540377
https://theses.hal.science/tel-01540377

Submitted on 16 Jun 2017

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.

Université Paris-Est
Ecole Doctorale Ville, Transports, Territoires

Thèse de doctorat en Aménagement de l'espace et urbanisme

Julie ROUSSEL

Le confort de la marche dans l'espace public parisien.

Représentations, pratiques, enjeux.

Thèse dirigée par Jérôme MONNET (directeur de thèse) et Sabine CHARDONNET-DARMAILLACQ (co-directrice de thèse)

Soutenue à l'Ecole des Ingénieurs de la Ville de Paris (Université Paris Est) le 1er juillet 2016

Composition du jury :

J.MONNET	EUP, Université Paris Est	directeur
S.CHARDONNET-DARMAILLACQ	ENSAPM, Université Paris Est	co-directrice
M.BONNES	Sapienza, Université de Rome	rapporteure
A.FAURE	CNRS, UMR Pacte, Université de Grenoble	rapporteur
C.NAJDOVSKI	Mairie de Paris (élu)	examinateur
F.PROCHASSON	Ex-Mairie de Paris (Ingénieur-urbaniste)	examinateur

Aux rencontres inespérées, à l'évidence et à tous les alpagas du monde…

Avant-propos & Remerciements

Cette thèse de doctorat a été financée par une **C**onvention **I**ndustrielle de **F**ormation par la **R**echerche – **C**onvention de **R**echerche pour l'**A**ction **P**ublique et **S**ociétale (CIFRE-CRAPS) à la Ville de Paris.
J'ai été accueillie à la **D**irection de la **V**oirie et des **D**éplacements (DVD) et plus particulièrement à l'Agence de la Mobilité.
Ces travaux de recherche portent donc l'empreinte des conditions particulières de leur réalisation, qui –au-delà d'apporter aujourd'hui plus que jamais un financement indispensable à l'entreprise d'une thèse- offrent une perspective renouvelée de collaboration entre les acteurs de l'opérationnel et les chercheurs. Cette collaboration ne va pas de soi. Elle est toutefois nécessaire, en particulier en urbanisme, discipline scientifique dont j'estime que la vocation doit être l'application.

Je souhaite remercier l'intelligence de chaque personne ayant contribué de près ou de loin à cette collaboration et, en particulier, dans l'ordre chronologique de nos rencontres celles et ceux qui -parfois sans le savoir- sont concernés par l'aboutissement de cette thèse.
Je remercie Dorothée Marchand, qui est la première à m'avoir donné l'envie de m'essayer à la recherche.
Luc Gwiazdzinski a confirmé cette envie, je ne le remercierai jamais assez pour son soutien et ses encouragements lors de la recherche d'un financement, puis tout au long de la thèse.
Je remercie également Peguy Buhagiar et Bruno Gouyette de m'avoir orientée vers Hervé Judéaux et François Prochasson qui n'ont pas hésité une seconde à se lancer dans l'aventure CIFRE en m'accueillant à la DVD et en m'accompagnant dans une bienveillance quotidienne.
Mes remerciements et ma reconnaissance vont bien évidemment à Jérôme Monnet et Sabine Chardonnet-Darmaillacq qui ont accepté de diriger ce travail. Le défi n'était pourtant pas simple à relever pour un géographe et une architecte-urbaniste, d'encadrer une psychologue environnementaliste en immersion dans les services techniques de la ville de Paris…

Mes collègues et amis de la Direction de la Voirie et des Déplacements, en particulier Damien, Alain, Julien, Muriel, Anne-Sophie, Hélène et enfin Fanch ne pourront jamais mesurer le rôle qu'ils ont joué dans ce travail en rendant mon expérience à la DVD si vivante. Je pense aussi aux nombreux stagiaires avec qui j'ai travaillé, en particulier Morgan, Line et Ulysse, Lydie, Claire et Romain.
Merci également aux étudiants qui ont commencé à m'apprendre à enseigner.

Merci à Marion Tillous et Xavier Dousson pour leurs conseils toujours bien avisés et aux chercheur-e-s « Mupien-ne-s » bien évidemment, de Paris à Mexico.

Je remercie ma famille et mes amis pour leur soutien et leur écoute avec une mention spéciale pour Loïc mon cher relecteur, pour Emma toujours là et pour Li et Roxane bien sûr, qui m'ont rendu la vie plus douce pendant ces derniers mois et avec qui les aventures continuent.

Merci infiniment à Teva de m'avoir accompagnée et soutenue jusqu'au bout et que je n'ai pourtant pas épargné.

Merci à chacun des membres du jury d'avoir accepté de participer à la soutenance de cette thèse et en particulier Madame Mirilia Bonnes et Monsieur Alain Faure pour le précieux travail de rapporteur. Merci à François Prochasson bien sûr. Un grand merci également à Christophe Najdovski d'avoir accepté de se prêter à l'exercice. J'en profite pour adresser mes remerciements à l'ensemble de son cabinet, pour m'avoir si bien accueillie et initiée à la vie politique mouvementée de l'Hôtel de Ville, durant plusieurs mois, Pierre, Yvan, Hervé L et A, Noémie, Hélène et Linh, Anne-Laure aussi et plus encore Nathalie, absolument déconcertante d'énergie et de bonne humeur.

RESUME :

Cette thèse interroge la marche en ville, sa pratique, ses représentations, les comportements pédestres et les stratégies mises en place par les marcheurs lors de leurs déplacements à pied, dans des situations plus ou moins confortables et inconfortables mais également la façon dont les politiques urbaines appréhendent l'objet marche.
Elle s'intéresse à la marche du quotidien en milieu urbain dense, la marche utilitaire, triviale et parfois niée parce qu'automatisée
Cette recherche appréhende les mobilités urbaines pédestres en présentant deux terrains principaux, à savoir :

- l'*in situ* pour comprendre le « comment » de la marche en ville, autrement dit les comportements des marcheurs en fonction de situations plus ou moins confortables
- l'*ex situ* pour identifier le « pourquoi » de la marche et ce que disent les marcheurs de cet objet. Il s'est agi d'étudier les représentations des mobilités urbaines pédestres.

L'environnement (que nous entendons ici comme social, physique et temporel) est-il déterminant dans le comportement du marcheur ? Dans quelle(s) mesure(s) l'évaluation du niveau de confort d'une situation de marche est impliquée dans la mise en place de stratégies de déplacement pédestre ?
Les représentations sociales de la marche sont-elles impliquées dans le choix de se déplacer à pied en ville ?
Nous verrons également dans quelle(s) mesure(s) la marche et l'usager piéton sont devenus des enjeux pour les politiques publiques urbaines et plus particulièrement dans le contexte parisien (Mairie de Paris). Il s'agira de mettre en perspective ce travail de recherche au regard du contexte politique dans lequel il s'est inscrit.

Mots clefs : Marche, confort, espace public, mobilité urbaine pédestre, représentations, système d'acteurs

ABSTRACT :

This thesis questions the walk in urban context, its practice, performances, walking behaviours and strategies used by walkers when walking, in more or less comfortable situations / uncomfortable, but also how urban policies apprehend this object.
This research interests in the daily practice of walk in a dense urban context, usefulness, trivial walking and sometimes denied because automated.
This research captures the pedestrian urban mobility by presenting the results of two main areas, namely:
- The *"In situ"* to understand the "how" of walking in cities, in other words the walkers behaviours depending on more or less comfortable situations
- The *"Ex situ"* to identify the "why" of walking and what walkers say about this object. It was about to study the representations of pedestrian urban mobilities.
Is the environment (social, temporal and physical) determining the walker behaviour? In which measure(s) the evaluation of the comfort level of a driving situation is involved in the establishment of pedestrian movement strategies?
Are the walking social representations involved in choosing to walk in cities?
We will also see in which measures walking and pedestrian users have become issues for urban public policies and particularly in the Parisian context (City of Paris). The aim will be to put into perspective this research, in regards with the political context in which it is registered.

Keywords : Walk, comfort, public space, pedestrian urban mobility, representations, stakeholders system

Laboratoires d'accueil

Lab'urba – Université Paris-Est Marne-La-Vallée
Bâtiment Bienvenüe
5 boulevard Descartes – Champs-sur-Marne
77454 Marne-la-Vallée Cedex 2

Laboratoire Architecture, Culture et Société : XIXe – XXIe siècles
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture Paris Malaquais
14, rue Bonaparte
75272 Paris Cedex 06

Thèse financée par le dispositif CIFRE-CRAPS à :

Ville de Paris
Direction de la Voirie et des Déplacements
121 avenue de France
75013 Paris

Table des acronymes

APUR	Atelier Parisien d'Urbanisme
CERTU	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions publiques
CIFRE	Convention Industrielle de Formation par la Recherche
CRAPS	Convention de Recherche pour l'Action de Publique et Sociétale
CRESSON	Centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain
CSTB	Centre Scientifique et Technique du Bâtiment
DVD	Direction de la Voirie et des Déplacements
IFSSTAR	Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux
IFU	Institut Français d'Urbanisme
INPES	Institut National de Prévention et d'Education pour la Santé
INRETS	Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
IUP	Institut d'Urbanisme de Paris
MUP	Mobilités Urbaines Pédestres (groupe de travail du Labex Futurs Urbains de l'Université Paris Est)
PAVE	Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PPSE	Plan Parisien de Santé Environnementale
RATP	Régie Autonome des Transports Parisiens
STIF	Syndicat des Transports d'Ile de France

Sommaire

Avant-propos & Remerciements **5**

Table des acronymes **13**

Sommaire **14**

INTRODUCTION GENERALE **17**

PREAMBULE **17**

STRUCTURE DU MEMOIRE DE THESE **19**

LE SUJET DE RECHERCHE **21**

NOTIONS ET REFERENCES THEORIQUES **29**

Le confort urbain, une notion multicritère et situationnelle 29

Comment les nuisances urbaines et la gêne environnementale affectent-elles le confort de la marche ? 39

De l'expérience individuelle à la représentation sociale 44

LES HYPOTHESES DE RECHERCHE **47**

Le confort urbain est-il moteur dans les mobilités urbaines pédestres ? 47

Le fantasme d'une ville de la marche (chapitre 1) 48

H1 : L'espace comme déterminant du comportement du marcheur (chapitre 2) 48

H2 : De l'évaluation du confort aux stratégies de déplacement pédestre (chapitre 4) 49

H3 : Se déplacer à pied en ville ce n'est pas « marcher » (chapitre 5) 49

POINT METHODOLOGIQUE **51**

La phase exploratoire : observations et questionnaires *in situ (terrain I)* 51

La phase de test des hypothèses : les groupes de discussion *ex situ (terrain II)* 52

La phase d'observation participante : retour d'expérience (terrain III) 53

CHAPITRE 1 : PIETONS & POLITIQUES PUBLIQUES **57**

1.1. LA MARCHE EN VILLE : UN ENJEU POLITIQUE 60

1.2. LA MARCHE DANS LE SYSTEME D'ACTEURS PARISIENS 71

CHAPITRE 2 : LES MOBILITES URBAINES PEDESTRES *IN* & *EX SITU* **89**

2.1. L'APPREHENSION DES MOBILITES URBAINES PEDESTRES *IN SITU* ... 90

2.2. L'APPREHENSION DES MOBILITES URBAINES PEDESTRES *EX SITU* 129

CHAPITRE 3 : MOBILITES URBAINES PEDESTRES & CONFORT **145**

3.1. L'EMERGENCE DU SENTIMENT DE CONFORT EN SITUATION DE DEPLACEMENT 150

3.2 TEMPORALITE ET CONFORT 155

3.3. ALTERITE ET CONFORT 161

3.4. AMENAGEMENT ET CONFORT 164

CHAPITRE 4 : L'EVALUATION DES SITUATIONS DE DEPLACEMENT A PIED **173**

4.1. LES SCENARII 176

4.2. LES DETERMINANTS DU CONFORT DE LA MARCHE 213

4.3. JE, TU, ELLE(S) ? 217

CHAPITRE 5 : DE LA PROMENADE CHOISIE AU DEPLACEMENT A PIED CONTRAINT **225**

5.1. LES MARCHEURS VOLONTAIRES EN TOUTES CIRCONSTANCES 232

5.2. LES MARCHEURS CONTRAINTS 239

5.3. LES NON-MARCHEURS CONTRAINTS 248
5.4. LES NON-MARCHEURS VOLONTAIRES 254

CONCLUSION GENERALE 265
PRINCIPAUX RESULTATS 265
Le fantasme d'une ville de la marche ? 265
L'espace comme déterminant du rôle de marcheur (H1) 268
De l'évaluation du confort aux stratégies de déplacement pédestres (H2) 269
Se déplacer à pied en ville ce n'est pas marcher (H3) 271
PERSPECTIVES OPERATIONNELLES 273

BIBLIOGRAPHIE 281

ANNEXES 287
Annexe 1 : la grille d'observation in situ 287
Annexe 2 : le questionnaire *in situ* 288
Annexe 3 : Guide de recrutement des sujets des groupes de discussion 292
Annexe 4 : Guide méthodologique Focus Group 293

TABLE DES ILLUSTRATIONS 299
TABLE DES FIGURES 299
TABLE DES CARTES 300
TABLE DES GRAPHIQUES 301
TABLES DES PHOTOGRAPHIES 302

INTRODUCTION GENERALE

PREAMBULE

Comme je l'ai mentionné en avant-propos, ce travail de recherche s'inscrit et est issu d'une collaboration entre la recherche académique et l'univers opérationnel.

La collaboration a également dû s'établir à l'intérieur même de ces mondes, celui de la recherche d'abord, puisqu'il était question d'envisager le sujet de recherche depuis plusieurs points de vue disciplinaires dont mes codirecteurs et moi-même sommes issus : la géographie, l'architecture, l'urbanisme et la psychologie. A cela est venu s'ajouter le montage financier particulier de cette thèse (CIFRE-CRAPS) et mon immersion dans le monde opérationnel, celui de la plus importante collectivité territoriale française, loin des préoccupations de la recherche académique. C'est principalement pour ces raisons que cette thèse est inscrite en Aménagement de l'espace et urbanisme, qui offre la possibilité d'une pluridisciplinarité dans la recherche et surtout l'assume du début à la fin. Cette discipline implique en particulier, un type de rapport au terrain où peuvent se mêler observation participante (dans l'organisme d'accueil) et observation *in* et *ex situ.*

Ce travail devait donc répondre d'une part et classiquement à une exigence d'amélioration de la connaissance scientifique en mobilisant ces différentes disciplines (et d'autres) et, d'autre part, apporter un certain nombre d'éléments de réponse sur le sujet de la marche en ville aux services techniques de la ville de Paris.

Pour cela, le mémoire de cette thèse de doctorat s'attache à rendre compte de résultats d'intérêt à la fois scientifique et opérationnel.

STRUCTURE DU MEMOIRE DE THESE

J'ai souhaité organiser ce mémoire de thèse en cinq chapitres considérant pour certains une hypothèse qui permettra de répondre à la question de recherche envisagée par ce travail.

L'introduction générale de ce mémoire présente le sujet de recherche et ses principales références théoriques ainsi que ses hypothèses de travail permettant de répondre à la question de recherche posée dans cette thèse. Un rapide point méthodologique sera introduit avant d'être plus largement développé dans le corps du mémoire.

Le premier chapitre est une mise en perspective de ce travail de recherche au regard du contexte politique dans lequel il s'est inscrit. Il repose essentiellement sur mon expérience de doctorante en immersion à la ville de Paris. Nous verrons ainsi dans quelle(s) mesure(s) la marche et l'usager piéton sont devenus des enjeux pour les politiques publiques urbaines et plus particulièrement dans le contexte parisien (Mairie de Paris).

Le second chapitre rend compte de la façon dont ce travail a appréhendé les mobilités urbaines pédestres en présentant les deux terrains principaux, à savoir l'*in situ* et l'*ex situ*. Les résultats issus des enquêtes de terrain sont présentés et recentrés sur la spatialité et son implication dans la pratique des mobilités urbaines pédestres.

Mobilité(s) urbaine(s) pédestre(s)
J'utiliserai cette expression pour faire référence à « la marche à pied » telle que je l'ai définie plus avant mais cette expression désignera plus précisément un ensemble d'actions (comportements et attitudes) relatives à la marche à pied, spécifiques au milieu urbain.
Il s'agit par ailleurs du nom d'un groupe de travail créé au sein du Labex Futurs Urbains de l'Université Paris Est.

Le troisième chapitre s'attache à définir la notion de confort urbain d'une part, et envisage d'autre part son implication lors de la pratique de la marche dans son environnement tri-dimensionnel (physique, social et temporel).

Le quatrième chapitre démontre dans quelle(s) mesure(s) l'évaluation du niveau de confort d'une situation de marche est impliquée dans la mise en place de stratégies de déplacement pédestre.

Enfin, le dernier chapitre de ce mémoire de thèse présente les résultats du travail de définition et de classification des mobilités urbaines pédestres auxquels je suis parvenue par l'identification de leurs représentations sociales.

La conclusion générale est l'occasion d'un retour sur les hypothèses et d'une mise en perspective opérationnelle des principaux résultats.

Cette thèse interroge la marche en ville, sa pratique, ses représentations, les comportements pédestres et les stratégies mises en place par les marcheurs lors de leurs déplacements à pied, dans des situations plus ou moins confortables et inconfortables mais également la façon dont les politiques urbaines appréhendent l'objet marche.

Elle s'intéresse à la marche du quotidien en milieu urbain dense, telle qu'elle est décrite par Isaac Joseph (1998) « *une activité concertée, pétrie d'interactions aussi bien avec d'autres piétons qu'avec le paysage* ». Je cherche à mettre en évidence des comportements de marche qui n'ont rien de remarquables ; il s'agit donc de l'étude des routines des déplacements effectués à pied, de l'étude de cette marche qui est partout. Parfois niée, elle est systématisée et intégrée comme un automatisme, elle est donc caractérisée par l'absence d'attention et de conscience de la part des individus qui la pratiquent.

Je pars du postulat selon lequel la marche pratiquée dans ces milieux urbains très denses a des particularités, provoque des comportements et génère des représentations qui lui sont propres.

Marche à pied : Selon la définition classique du dictionnaire (Larousse), la marche à pied se réfère à l'action de marcher, c'est à dire se déplacer debout, sur ses deux pieds. Elle se réfère également à l'activité de marche qu'il s'agisse de marche sportive ou de promenade. Dans ce travail de thèse, j'utiliserai l'expression « marche à pied » ou bien seulement le mot « marche » comme terme générique tel qu'il est utilisé communément en référence à l'action de se tenir debout sur ses pieds pour avancer, quel que soit le motif, le lieu ou la temporalité dans lesquels s'inscrit cette action/activité.

J'ai choisi comme objet d'étude la marche en tant qu'elle est un mode de déplacement (la marche comme « *cellule souche* » du système de mobilité (Amar, 2009)) d'une part mais également car elle est représentative d'un mode de vie urbain actuel (Gehl, 2010) et suscite à ce titre des avis, opinions et représentations variés.

Bien qu'elle concerne tous les individus qui ont la capacité de la pratiquer[1], la marche s'est « urbanisée » au sens où sa pratique utilitaire est devenue une sorte de tendance positive, dès lors qu'elle est pratiquée dans un cadre urbain dense. Elle serait donc un produit de la ville autant qu'elle est génératrice d'urbanité (Foret, 2011) en favorisant la rencontre avec l'autre par exemple.

La marche parce qu'elle est gratuite et innée chez les humains, peut paraitre rustique, du moins caractérisée par une certaine rudesse en opposition à la distinction citadine. Mais, le retour et l'engouement pour les modes « doux » et « actifs », favorisés par la crise économique, la précarité et les questions liées à la santé publique, participent à faire de la marche le symbole d'une vie urbaine de qualité au même titre que le vélo. Cet engouement se traduit par la mise en œuvre de politiques en faveur de la marche et du vélo dans la plupart des grandes villes et métropoles occidentales (CF le développement d'organisations telles que Walk 21 ou Vélo-city).

Pouvoir vivre son quotidien à pied est un argument régulièrement utilisé pour louer la qualité de vie de certains quartiers centraux. Qu'elle soit nommée mobilité de proximité ou « de voisinage » (Offner, 1988), la marche représente un idéal attaché aux centres, qui renforce encore davantage l'opposition radicale avec le mode de vie imposé dans des quartiers plus périphériques et accentue le sentiment d'être mis « au bans » (Monnet, 2016) pour les habitants des périphéries, qui investissent d'ailleurs moins leur environnement immédiat que les habitants des quartiers centraux (Naturel, 1992).

La promotion de la pratique de la marche, en milieu urbain, accompagne une façon de penser et de vivre la ville, du moins la société urbaine occidentale, à laquelle j'ai souhaité m'intéresser.

En effet, comme évoqué plus avant, la marche est pratiquée partout, dans tous les milieux terrestres qui le permettent. Elle n'est pas l'exclusivité des

[1] Il semble important de préciser dès l'introduction de mon travail, que la catégorie « piétons » définie par la règlementation, inclut des personnes qui n'ont pas la capacité de marcher. Cette inclusion certainement très louable au plan moral, implique par ailleurs ou plutôt met en évidence la négation de la pluralité des individus qui ne sont ni cycliste ni automobiliste. Cette thèse ne traitera cependant pas de la mobilité chez les personnes à mobilité réduite qui nécessiterait par ailleurs un développement propre.

citadins. Cela étant dit, nous observons tout de même un certain engouement politique et social autour de sa promotion et de sa pratique (Charbonneau, 2007, Lavadinoh, 2011), dans certaines grandes villes « *La marche est la clé d'une régénération de la ville et le socle d'une réponse au développement durable* » (Marzloff et de Francqueville, 2010).
Outre les enjeux économiques, sanitaires ou encore écologiques, la marche manifeste son urbanité (Lussault et Levy, 2013) à bien des égards. L'espace public en « milieu urbain » qualifié positivement (et/ou parfois négativement) de créateur d'anonymat (Simmel) serait alors des-anonymé par la proximité que procure la marche en ville, en favorisant, la rencontre avec l'autre et l'échange social (même s'il ne s'agit que d'un simple regard échangé).

> « *Cette mobilité des espaces hétérogènes, de la confrontation des différences, de l'appropriation partagée, peut-elle cependant s'étendre hors des lieux de la centralité urbaine, alors que tout milite par ailleurs pour le renforcement de l'homogénéité au nom de l'identité sociale ? Irréfutable rapport dialectique entre le cosmopolitisme et « l'entre soi ». Redoutable malentendu du « ghetto ».* » (Offner, 1988).

La rencontre presque obligatoire avec l'autre (Bruckner et Finkielkraut, 1979) -qui nous le verrons par la suite, n'est pas toujours des plus confortables et peut constituer, dans une certaine mesure, un frein à l'envie de marcher- est la principale particularité de la marche pratiquée dans les milieux urbains centraux que j'ai choisi d'étudier. Il s'agit d'une capacité intrinsèque à la marche, que de rapprocher des individus par les corps en ce qu'ils sont chacun, une « *unité véhiculaire* » (Goffman, 1973).

Marcher en ville c'est donc s'exposer à cette rencontre, la provoquer, parfois la subir et/ou chercher à l'éviter, alors même que marcher « hors la ville », dans les forêts périurbaines, à la campagne, en montagne s'accompagne justement parfois de l'idée de solitude, d'une envie de s'échapper, de s'évader voire de s'isoler. Mais alors, même dans ces conditions extra-urbaines, la

rencontre, à pied, fait naitre un nouveau devoir (ou une envie) d'urbanité qui amène les randonneurs qui n'ont pourtant aucun lien et n'en créeront pas forcement par la suite, à se saluer lorsqu'ils se croisent à pied, ce qui n'est presque jamais le cas en ville. La ville dense que j'ai choisi d'étudier sous-entend une présence humaine forte voire la foule. La pratique de marche en ville dense et notamment de la marche utilitaire, s'accompagne presque toujours de l'utilisation des transports en commun qui renforce encore davantage l'exposition aux rencontres (Fort-Jacques, 2010)

Ville & Milieu urbain

Ces termes seront utilisés pour faire référence au cadre urbain dans lequel s'inscrivent ces travaux de recherche, à savoir pour notre cas restreint à la ville dense, en l'occurrence le territoire parisien ainsi que quelques sites en petite couronne.
L'emploi de ces termes impliquera donc la référence à un certain nombre de conditions environnementales : proximité des équipements et lieux de vie, multiplicité des services, concentration des individus, coexistence de différents modes de déplacement.

La marche en ville est un fait social en ce qu'elle est le reflet de la réalité sociale actuelle, qu'il s'agisse de conflit ou au contraire d'interrelations plus positives. Elle met ainsi en scène (ou plus exactement elle met en action au sein de l'espace public qui se constitue comme une scène) un certain nombre de phénomènes sociétaux, comme par exemple le harcèlement sexuel de rue, très largement subi par les femmes et qui traduit des rapports sociaux (Lieber, 2008) et plus généralement les rapports de domination des hommes sur les femmes existants dans nos sociétés occidentales européennes.
Certains comportements propres à la marche en ville, ont pu être identifiés grâce à des études menées dans différentes disciplines. La psychologie sociale a mis récemment en évidence les comportements de domination et de soumission qui s'expriment lors de situations de marche urbaine tout à fait banales lorsque la largeur de trottoir ne permet pas le croisement des individus et que l'un des deux individus est alors obligé d'en descendre (l'ajusteur) pour laisser l'autre (le constant) passer (Maxime, 2013).

La marche comme fait urbain, comporte ainsi toute une série de codes, d'attitudes et de comportements qui lui sont propres. Ainsi, en fonction du rythme de l'autre ou du sien, de la temporalité et du motif de l'action de la marche, le marcheur adoptera tel ou tel comportement et telle façon d'être, il accélèrera le pas en regardant ses pieds sur un trottoir le matin et ira plus lentement le soir sur ce même trottoir en prenant le temps de regarder ce qui se passe autour. Cette adaptation permanente du marcheur à son environnement (physique, temporel et social) est nécessaire au bon fonctionnement de la pratique de la marche en ville et constitue un code tacite dont une tentative de traduction est faite par le Code de la Rue, qui propose une structuration de ces pratiques quotidiennes de la rue selon les normes sociales en vigueur dans l'espace public

Environnement
J'entends par environnement, le cadre multidimensionnel et sensoriel :
- physique (bâti ou naturel)
- temporel
- social (présence d'autrui…)

L'environnement de marche est donc le cadre perçu dans lequel s'inscrit l'action de marcher, effectuée par un individu, dans un lieu donné, à un moment donné, en interaction ou non avec un autre ou des autres.

Marcher en ville c'est aussi avoir des besoins, celui de s'arrêter, de s'asseoir (Jole, 2003), de boire, de manger, d'aller aux toilettes. Il s'agit donc, pour y répondre, d'inverser l'adaptation de l'individu à son environnement pour aller de l'environnement vers le marcheur.
Nous sommes alors face à une double interaction du marcheur vers son environnement et de l'environnement vers le marcheur (Chardonnet-Darmaillacq, 2012).

Marcheur
Le terme marcheur désignera l'individu qui pratique la marche à pied, quel que soit son motif de déplacement. Il est donc le terme générique qui désigne l'individu dans l'action de la marche.

Le marcheur urbain, en tant qu'individu humain, a des besoins, qui peuvent être hiérarchisés selon qu'ils sont vitaux (pouvoir s'abreuver, aller aux toilettes et même s'asseoir pour certaines personnes par exemple) ou relevant du bien-être physique et psychologique (Maslow, 1943) comme pouvoir s'abriter de la pluie ou du soleil. Ainsi, si subvenir aux besoins fondamentaux est relativement aisé sur l'espace public (pour autant ce n'est que très rarement le cas, même si les collectivités locales tendent à répondre de plus en plus à cette catégorie de besoins), subvenir à ses besoins d'ordre plus secondaire est chose beaucoup plus complexe. En effet il est, dans le cas du marcheur, entendu comme unité véhiculaire, question de répondre à des besoins sensibles (le besoin de se rafraichir en marchant à l'ombre par forte chaleur et au contraire de marcher sur un trottoir ensoleillé lorsqu'il fait froid), à la différence de l'automobiliste et du cycliste, dont les besoins de fonctionnement sont essentiellement liés à la possibilité de circuler et de stationner dans l'espace donné.

L'action de marcher, qui renvoie au mouvement, à la capacité de se déplacer, est par essence (et également symboliquement), associée à l'idée d'avancer et donc à une fonction ambulatoire (en terme médical) qui est plutôt nommée circulatoire en urbanisme. Cette fonction (qui en est une parmi d'autres), entraîne donc l'apparition d'un certain nombre de besoins tel celui de se repérer et de s'orienter en ville. Or, le jalonnement à destination des marcheurs, s'il est présent dans les grandes villes telles que Paris, est pensé et développé selon la logique des flux des automobilistes, ce qui ne permet donc pas de satisfaire les besoins des marcheurs. Pour pallier ce manque de jalonnement pertinent, la recherche fondamentale et les études in situ ont démontré que les individus construisent eux même leurs repères selon une logique de nœuds (Lynch, 1969).

Travailler sur la marche en ville c'est ainsi travailler sur une somme d'individus, dont les comportements varient constamment, d'un individu à l'autre, d'un espace à l'autre, d'un moment à l'autre.

Pour donner une première approximation du système dans lequel est inséré l'individu marcheur, Je propose de synthétiser les différents facteurs en

présence sous la forme de trois sphères emboitées comme l'illustre la figure1 ci-dessous:

- la sphère factorielle individuelle
- la sphère factorielle interpersonnelle (celle que nous pouvons circonscrire au micro- environnement dans lequel l'individu évolue).
- La sphère factorielle sociétale, politique et législative (qui correspond quant à elle au macro-environnement de l'individu marcheur.

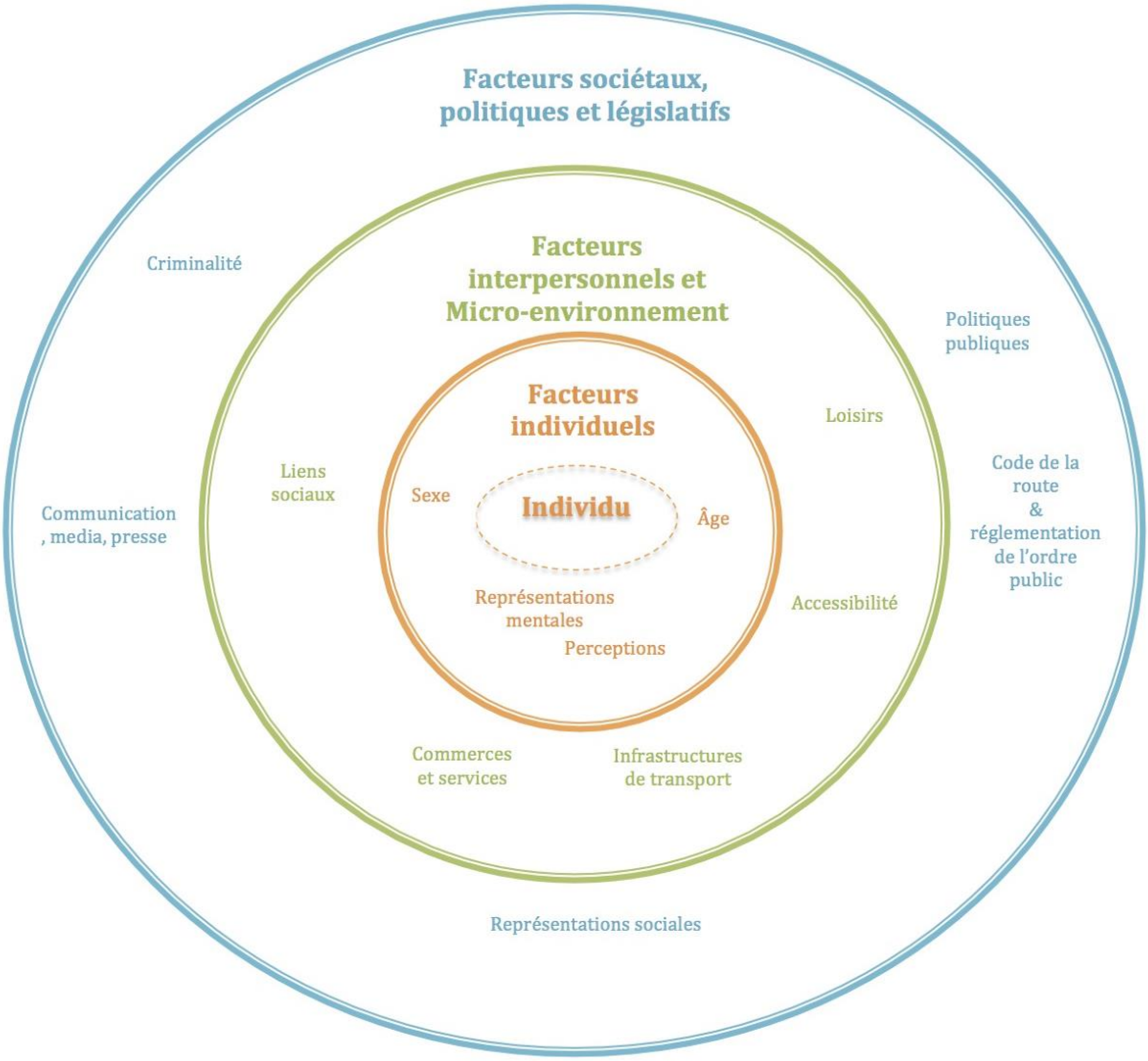


Figure 1 : La marche comme système multifactoriel. Réalisation : Roussel, J, 2013

En m'intéressant à la marche en milieu urbain, je mets donc en évidence certaines représentations et certains comportements qui seront présentés, analysés et interprétés au prisme du confort des espaces publics parisiens. J'ai sélectionné les sites d'études pour des raisons que j'expliciterai plus tard et qui répondent à des hypothèses que j'ai testées et dont les résultats seront exposés au fil de ce mémoire de thèse.

Ce travail de recherche s'appuie sur un certain nombre de fondements théoriques, issus, comme je viens de le dire, de plusieurs disciplines, principalement la psychologie sociale et environnementale.
Je me suis principalement attachée à essayer de comprendre ce qui fait confort dans les espaces publics parisiens lors de situations de marche en investiguant aussi bien le ressenti (les perceptions) des sujets in situ et les représentations qui influencent ce ressenti.
Il sera question d'interroger différentes notions et concepts que je propose d'appréhender en fonction des résultats de mes différentes enquêtes.

Perception
Percevoir est un processus de traitement de l'information sensorielle qui permet d'informer, de renseigner l'individu sur son environnement. La perception est physique et psycho-cognitive et influencée par les représentations mentales de l'individu. Dans ce travail, nous sommes intéressés par ce qui est perçu in situ par les individus pour évaluer le niveau de confort d'une situation de marche entre autre.

Le confort urbain, une notion multicritère et situationnelle

La notion de confort a connu plusieurs évolutions dans sa définition, évolutions qui vont de pair avec le progrès technique, l'apparition des nouvelles technologies et les représentations qui les accompagnent et créent de nouveaux besoins.

Si le mot « confort » a pu signifier le secours porté à autrui, l'aide offerte à l'autre que soi et le « réconfort », la notion de confort est aujourd'hui beaucoup plus égocentrée et se rapporte plutôt à l'aisance (Tillous, 2009) ressentie par l'individu et au sentiment (de confort) qui émerge lorsque certaines conditions sont réunies. Ainsi, le confort peut être communément (Dictionnaire Larousse) définit comme suit : « *ensemble des commodités, des*

agréments qui produit le bien-être matériel et la tranquillité psychologique, intellectuelle, morale obtenue par le rejet de toute préoccupation».

Confort
Le confort dans l'espace public urbain est ici considéré comme un moteur potentiel qui conditionne en partie la marche. Le confort est une des composantes nécessaires et déterminantes dans le plaisir de la marche en ville. L'étude du confort urbain suppose de prendre en compte un grand nombre de critères. Le confort urbain recouvre des critères de plusieurs types, puisqu'il concerne au moins :

- Une qualité physique de l'espace qui suppose entre autre une bonne qualité des sols, un aménagement et un mobilier cohérent avec l'usage d'un lieu, de bonnes conditions thermiques (améliorées par la végétalisation ou le choix de matériaux pertinents), un espace public propre et entretenu…
- Une aisance physique de motricité et d'orientation
- Une aisance psychologique qui dépend de facteurs cognitifs et affectifs tel le sentiment d'appartenance à un lieu, l'identité de ce lieu, l'attachement au lieu, le sentiment de sécurité, la présence ou l'absence d'autres usagers…

Le « confort » est une notion qui vient de l'environnement intérieur, qui s'applique au « chez soi » et qui s'oppose implicitement au monde extérieur. Le confort est personnel, il appartient à l'individu, chacun a son propre confort, il n'est jamais complètement standardisable et évolue dans le temps (Chelkoff, 2004). Comment parler alors de confort « urbain » ? Cette notion est-elle transposable au « dehors », s'adapte-t-elle à l'environnement urbain partagé qu'est l'espace public, en se standardisant ? Il est alors légitime de se poser la question de la pertinence de la transposition de cette notion associée généralement à l'intime, à la sphère privée, pour une application à l'espace public.

Espace public
Je ne rentrerai pas dans l'enjeu de définition/redéfinition du concept d'espace public, et utiliserai ce terme pour désigner l'espace public de voirie exclusivement. Je limiterai en effet mon travail à ces espaces car cette thèse est financée par la Ville de Paris pour servir la Direction de la Voirie et des Déplacements qui a souhaité, que je concentre mes travaux sur l'étude de ses espaces en gestion, c'est à dire les espaces circulés tels que les rues, avenues et boulevards (chaussées + trottoirs) les tunnels et places publiques. Il s'agit donc de tous les espaces de circulation ouverts au public, à l'exception des parcs et jardins (qui sont ,quant à eux, gérés par une autre direction de la ville de Paris).

Le confort a fait l'objet de nombreuses études, que l'on parle du confort « chez soi » (Pineau, 1980), sur son lieu de travail (Fleury-Bahi, & Marcouyeux, 2011) ou dans les transports (Marchand & Weiss, 2004).
Le confort en milieu urbain, en ce qu'il est un « objet » d'étude relativement nouveau, ne fait pas encore l'objet de représentations mentales claires. En effet, il n'est pas encore l'objet d'une représentation, d'un avis, d'une opinion et encore moins d'une représentation socialement partagée (représentation sociale).
En revanche, la place publique en tant qu'unité spatiale, qualifiée de confortable et/ou d'inconfortable, a fait l'objet de représentations. *L'étude multicritère du confort et de la perception en milieu urbain*, menée au Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (Marchand, Roussel & Savina, 2010), a permis d'accéder entre autre aux représentations de cette unité urbaine en question.

Si le confort de l'espace public urbain est un moteur de la marche, rendre l'espace plus confortable, devrait permettre aux marcheurs de (re)trouver le goût et l'envie de marcher en ville.
Le confort est une des composantes nécessaires au plaisir, à l'utilité et à l'accessibilité de la marche en ville. L'étudier suppose de prendre en compte un grand nombre de critères qui sont de plusieurs types, puisqu'il concerne à la fois une aisance physique et une aisance psychologique.

Nous venons de l'évoquer, tenter de définir la notion de confort urbain, c'est travailler sur une multitude de critères à la fois. Les critères que je vais présenter ci-dessous sont ceux qui ont fait l'objet d'une attention particulière dans mes travaux, soit car j'avais émis l'hypothèse selon laquelle ils allaient influer fortement sur l'émergence du sentiment de confort lors de situations de marche, soit car mes travaux ont démontré, sans que j'en ai fait l'hypothèse, que les marcheurs urbains y prêtent une attention particulière.

- *Le bruit*: « *émanation sonore non désirée, créant une sensation auditive désagréable* » (Bonnefoy). Il s'agit de la nuisance dont l'expression est

la plus importante dans l'étude des représentations de l'inconfort, cependant, elle est très peu perçue *in situ*. J'ai constaté un décalage entre l'importance du bruit dans la représentation de l'inconfort et sa perception lors d'une évaluation environnementale *in situ*. J'explique cela par le fait que :

1. la perception du son (et de l'ambiance en général) varie selon :

- ✓ le moment de la journée
- ✓ le lieu
- ✓ la personne

En effet, le son n'est pas perçu de la même façon, le matin, l'après-midi, le soir ni même la nuit. De plus, le lieu a aussi une incidence puisque selon l'endroit où l'on se trouve (sur une terrasse ou au bord de l'autoroute) un même son ne sera pas toléré de la même façon.

Enfin, la variation est aussi individuelle (concept de « Noise Sensitivity »), selon l'état de fatigue, de stress, l'état émotionnel, la signification sociale, le son ne sera pas perçu de la même façon. Nous savons aussi que l'évaluation du confort acoustique dépend de la nature du son et non pas de son intensité, ainsi, la réduction du niveau sonore d'une place par exemple, ne va pas pour autant améliorer le confort acoustique de cette place (Yang et Kang, 2004).

De même, si l'on observe aucun lien entre la gêne exprimée par les individus et les mesures physiques du bruit (Lévy-Leboyer & Moser, 1987), les résultats que je vais exposer dans ce chapitre démontrent que le bruit est très souvent évoqué (représenté) comme un critère participant de l'inconfort urbain.

Le phénomène physique (acoustique) est facilement mesurable alors que l'aspect physiologique n'est pas quantifiable objectivement, d'autant plus lorsque nous nous plaçons dans une optique interprétative et subjective du confort.

2. La théorie de l'attention sélective (Lemaire, 2006) peut aussi expliquer la faible (voire l'absence de) perception du son lors d'une situation de marche ou d'une situation d'interview.

   L'attention sélective est un processus cognitif qui permet le traitement de l'information. L'individu lorsqu'il est soumis à une surcharge de stimuli environnementaux, va « faire un choix » en termes de sélection puis de traitement du stimulus.

   Ce choix, effectué via le processus de l'attention sélective induit à la fois des bénéfices et des coûts puisque certains stimuli ne seront pas traités. Le fait de répondre à un enquêteur tout comme le fait de marcher (en téléphonant, en écoutant de la musique, en répondant à un mail, en étant perdu dans ses pensées…) va insérer des biais qui contraindront le sujet à hiérarchiser les stimuli auxquels il devra prêter attention. En l'occurrence, le fait d'être attentif à autre chose qu'à l'environnement immédiat, peut diminuer la perception environnementale, même quand celle-ci est l'objet de l'entretien.

3. Le degré de contrôle qui est associé au son. En augmentant le contrôle sur la source du bruit, on augmente la tolérance au bruit (Moser, 1992). Ainsi, il suffit parfois au sujet de pouvoir identifier la source sonore pour reprendre le contrôle sur la situation et ainsi mieux la tolérer (ou s'en échapper).

- *L'éblouissement* : La méthodologie que j'ai utilisée n'a pas permis de recueillir les données relatives à cette dimension. Il s'agit d'une dimension dont l'évaluation est très subjective. En effet, le seuil de tolérance varie selon les individus et si, pour certains, un espace très ensoleillée est agréable et satisfaisant, pour d'autres, les rayons du soleil vont être très inconfortables ce qui les poussera à rechercher un espace plus ombragé.

- *Le niveau d'éclairement* **:** Je n'ai pas de résultat directement lié à l'évaluation de cette dimension. A noter cependant, que le niveau

d'éclairement a souvent des conséquences sur le niveau de sécurité ressenti.

- *L'ambiance aérothermique* : Les résultats de notre recherche ont confirmé les études qui montrent que « soleil » et « ensoleillement » sont associés au confort tandis que la « pluie » et les températures extrêmes (chaudes ou froides) sont associées à l'inconfort. Le fait que les températures soient élevées et le ciel dégagé va influencer la fréquentation des lieux urbains extérieurs (Knez, Thorson, Eliasson et Lindberg, 2008). De plus, le vent a aussi un impact direct sur la fréquentation des espaces urbains. Mes observations *in situ* ont, sans surprise, confirmé que les espaces publics dédiés à la halte et au repos (espaces de retraits par exemples) étaient beaucoup moins fréquentés lorsque le ciel était nuageux, le temps pluvieux et venté et également que ces espaces, tout comme les espaces de circulations (trottoirs), n'étaient pas occupés de la même façon selon les moments de la journée (changement de l'ensoleillement) et la saisonnalité. Le matin les marcheurs se placent de préférence sur les zones ensoleillées tandis que l'après-midi en période estivale la recherche de lumière et de chaleur est moins systématique. Ces préférences -qui résultent de l'observation- vont être modulées selon les activités des usagers (lecture, détente, discussion entre amis). La seule condition climatique qui fasse consensus au niveau du discours et au niveau des comportements est la pluie. Mes différentes observations et enquêtes démontrent, tout comme de nombreuses autres recherches, que pluie et confort en milieu urbain ne sont pas compatibles[2].

- *La qualité de l'air* : Cette dimension se rapporte principalement à la pollution. La pollution de l'air n'est pas toujours directement perceptible. Les individus ne sont généralement pas « gênés » par la

[2] A l'exception de la plupart des militants écologistes et experts de la pollution atmosphérique pour qui la pluie est synonyme de baisse du niveau de particules fines lesquelles sont imperceptibles mais causent un danger sanitaire et donc un inconfort physique avéré d'une part et psychologique d'autre part pour ceux qui en sont conscients.

pollution à l'exception des usagers qui sont particulièrement vulnérables aux nuisances occasionnées par la pollution engendrée par la circulation automobile et qui établissent un lien entre ces deux paramètres Par ailleurs la mauvaise qualité de l'air semble être considérée comme « inévitable » dès lors qu'on se trouve dans un espace urbain. L'acceptation de la gêne semble donc ne plus la faire apparaitre comme telle, même si elle représente un frein à l'envie de se déplacer à pied dans l'espace urbain, notamment les jours de pic de pollution, ce qui est un problème en soi puisque les pouvoirs publics interdisent justement d'utiliser la voiture lors des pics de pollution (CF communication de la Maire de Paris sur le plan de lutte contre la pollution atmosphérique liée au trafic routier du 9 février 2015) :

« *Dorénavant, plusieurs mesures sont automatiquement prises lors d'épisodes de pollution : la gratuité immédiate du stationnement résidentiel dès le dépassement du seuil d'information, la gratuité de Vélib' et d'Autolib' dès le dépassement du seuil d'alerte, la demande de circulation alternée et la gratuité dans les transports en commun lors d'épisodes de pollution prolongés*. »

- *L'odeur* : Cette dimension est généralement associée aux mauvaises odeurs, on évoque le plus souvent les « odeurs » lorsqu'on se trouve dans le registre des nuisances et de la gêne environnementale. Une mauvaise odeur est souvent associée à un risque sanitaire ou industriel comme le démontre l'étude de Bonnefoy (2007) sur le rôle des croyances en des effets nocifs sur la santé, ce qui n'est pourtant pas une réalité : « *Il n'y a pas de lien entre la perception d'une odeur et un risque sanitaire : la perception des odeurs n'est pas synonyme de toxicité »* (Institut de Veille Sanitaire (France)). Plusieurs études (Casal, 2006) réalisées auprès de riverains de centres de stockage de déchets démontrent qu'en améliorant le « captage » des odeurs dégagées par les centres, on diminue la perception du risque sanitaire. La mauvaise odeur est donc associée directement au risque sanitaire

et sa disparition tend à diminuer la perception de ce risque. En ville les mauvaises odeurs sont souvent liées à la pollution, à un mauvais entretien de l'espace public et à des comportements relevant de l'incivilité (plutôt masculine) tel que le fait d'uriner dans un espace en retrait, ce qui en plus, crée ou accroit un sentiment d'insécurité. La perception des odeurs dépend donc de la nature de la source odorante identifiée (CF perception du risque).

- *La propreté, l'entretien, la maintenance* : la propreté est nécessairement associée à la représentation du confort tandis que le mauvais entretien, la saleté, le manque d'hygiène, sont associés à la représentation de l'inconfort pour des raisons là encore d'ordre sanitaire (s'éloigner d'une source potentiellement infectieuse est un réflexe de survie) et d'insécurité sociale.

- *Autrui, dimension sociale, activité type du lieu* : La dimension sociale occupe une place importante dans la représentation du confort et notamment du confort d'une situation de marche. En effet, ce que j'appelle « lieux de convivialité » (terrasses, cafés, restaurants, bars) apparait indispensable à l'émergence du sentiment de confort dans l'espace urbain, ainsi, le confort est étroitement lié au caractère social du lieu. L'animation d'un lieu va ainsi favoriser l'émergence du sentiment de confort. Quant aux activités qui se déroulent au sein d'un lieu, la diversité y semble plus favorable que l'activité unique.

Les principaux résultats de l'étude relative au confort du citadin citée plus avant, tendent à démontrer que les éléments nécessaires à l'émergence du sentiment de confort relatif au cadre particulier de la place publique et de l'imaginaire qu'elle véhicule, sont :

- L'assise et plus particulièrement le banc public
- La présence de la nature sous forme végétale (arbres, fleurs…)
- L'ambiance thermique et la luminosité (abritée du vent, lumineuse…)

- La convivialité qui est entendue comme une sociabilité exclusivement positive et relative à des activités de loisirs
- Le calme

Ce dernier point est d'ailleurs le plus polémique en ce qu'il peut avoir une multitude de significations. En effet, la notion même de calme peut se référer :

- au niveau sonore
- au type d'activité du lieu
- à sa fréquentation
- aux représentations qui lui sont associées.

Cela étant dit, les différents entretiens plus approfondis, menés auprès des acteurs de ces places publiques, démontrent que quel que soit le sens attribué à cette notion, nous comprenons que ce qui est qualifié de calme est un lieu dont le niveau sonore est en adéquation avec sa fonction. Par exemple, un jardin d'enfant sera tout autant considéré comme lieu calme qu'un cimetière ou qu'une place publique qui accueille un marché trois fois par semaine- l'attribution du caractère calme à la place publique confortable est connoté positivement et ne signifie en aucun cas que cette place soit silencieuse et peu voire pas animée.

Quant aux éléments qui concourent au sentiment d'inconfort sur une place publique, ils sont multiples mais non moins consensuels :

- le bruit : qu'il soit lié à la circulation motorisée, aux autres individus en présence, aux travaux etc., le bruit constitue la principale gêne sur une place publique.
- la saleté
- la pollution
- l'absence de banc
- la foule

Ces éléments d'inconfort correspondent (à l'exception de « l'absence de banc ») aux nuisances urbaines les plus fortement perçues et représentées, donc considérées comme impactant le plus la qualité de vie des citadins et ont fait l'objet de nombreuses études.
Nous retrouverons dans la deuxième partie de ce mémoire certains de ces critères, déclarés comme étant des freins à l'envie de marcher en ville. Il sera alors question de s'interroger d'une part sur le lien entre inconfort et résistance au déplacement effectué à pied et d'autre part sur la différence entre frein à l'envie de marcher et frein à la pratique de la marche en ville.

Nous verrons plus en détails par la suite que l'étude de l'objet « confort urbain », a permis de confirmer que la notion de confort n'est pas la stricte antinomie de la notion d'inconfort dans l'espace public (Marchand, 2008), ce qui n'est pas inconfortable n'est donc pas nécessairement confortable.
L'absence de nuisance dans un espace ne suffit donc pas à faire émerger le sentiment de confort urbain (Moser G., 1992) qui aurait une structuration propre et pour laquelle la psychologie environnementale (Dumur et al, 2004) identifie quatre dimensions :

- Le confort matériel : il est lié à la satisfaction des besoins primaires et matériels. C'est le confort physique, l'aménagement de l'espace vécu et sa capacité à répondre aux différents besoins des individus qui vivent l'espace donné.
- Le confort esthétique et subjectif : il dépend des perceptions et représentations individuelles et sociales auxquelles sont soumis les individus.
- Le confort social : il correspond à un équilibre entre le besoin d'être avec l'autre (de la simple coprésence à l'interaction) et le besoin d'intimité.
- Le confort de conformité : il marque l'appartenance à un groupe social donné et confère une identité groupale à l'individu.

La combinaison de ces quatre dimensions serait donc nécessaire à l'émergence du sentiment de confort. Les résultats relatifs à cette notion de confort seront présentés dans la deuxième partie de ce mémoire en suivant notamment les trois premières dimensions qui permettent une lecture structurée et fidèle aux résultats issus de mes enquêtes. La quatrième dimension (le confort de conformité) est pris en compte dans cette recherche et sera plus précisément éprouvé lors d'une étape méthodologique que je présenterai plus bas dans cette introduction générale.

Ce travail de thèse repose essentiellement sur l'hypothèse d'un lien théorique entre le confort des espaces publics et l'implication opérationnelle que suppose la pratique de la marche à pied. En rendant nos espaces plus confortables, les usagers de ces espaces trouveront/retrouveront le goût et l'envie de la marche en ville. Le confort est une des composantes nécessaires à la possibilité d'éprouver du plaisir à la marche en ville, il agirait ainsi comme un moteur. Cette hypothèse sera mise à l'épreuve dans ce mémoire afin de mieux définir cette notion de confort dans l'espace public extérieur, pour en démontrer le rôle dans le choix de pratiquer la marche à pied, en ville.

Comment les nuisances urbaines et la gêne environnementale affectent-elles le confort de la marche ?

En ville, les nuisances sont multiples et renforcées par la proximité des uns et des autres, le manque d'espace et la densité de population. Elles peuvent être définies à deux niveaux (Bonnefoy, 2007): le niveau environnemental et le niveau individuel

- Au niveau environnemental, les nuisances urbaines sont définies comme « *des facteurs de la vie urbaine ou industrielle qui constituent une gêne, un préjudice, un danger pour la santé et l'environnement* ».

- Au plan individuel, elles sont définies comme « *une limitation du bien-être, la présence imaginaire ou réelle d'un risque, l'expérience vécue d'un inconfort associée à une ou plusieurs composantes environnementales physiquement et chimiquement identifiables* ».

Mes travaux s'inscrivent dans ces deux niveaux individuel et environnemental. Le niveau individuel constitue le niveau de définition que j'ai investigué en ce que je considère ce niveau comme directement lié à l'émergence du sentiment de confort dans l'espace public. En effet, j'émets l'hypothèse selon laquelle l'émergence de ce sentiment de confort urbain est en partie dépendante de facteurs individuels. Toutefois, les nuisances, lorsqu'elles sont définies au niveau environnemental, représentent un point de vue qu'il me semble indispensable de présenter, pour certaines d'entre elles et notamment celles qui peuvent être imperceptibles par le sujet mais qui pourtant représentent un danger réel, telle la pollution de l'air.

Bonnefoy a démontré que les nuisances urbaines ne sont pas perçues de la même façon par tous les individus qui y sont soumis. Certains processus affectivo-cognitifs influencent directement la perception de celles-ci:

- L'identification au lieu permet aux individus de nier les nuisances afin de restaurer l'estime de soi. (Proshansky, 1978)
- L'attachement au lieu va également concourir à diminuer la perception des nuisances.

D'autres recherches ont mis en évidence la variation de la perception des nuisances urbaines en fonction, d'une part, de la taille de la ville et d'autre part, de la localisation géographique de la ville en France métropolitaine. Les résultats de ces recherches tendent à prouver qu'il n'y a pas de différence dans la perception des nuisances entre les habitants de la région parisienne et ceux vivant en province. En revanche, le niveau de gêne environnementale ressenti, varie en fonction de la taille de l'unité urbaine, les grandes villes possédant le score le plus élevé de gêne ressentie.

Cependant, il est intéressant de noter que Paris (la commune) est l'exception et que ses habitants ont une évaluation environnementale positive de la vie citadine, en comparaison des autres grandes villes de Province. En effet, Paris s'aligne sur le score des villes moyennes de province.

Robin, Matheau-Police et Cauty, (2008) attribuent ces résultats d'une part à l'effet « capitale », c'est-à-dire que l'image véhiculée par Paris, sa charge historique, son architecture etc. agissent comme un « filtre » et atténuent la perception et la représentation des nuisances urbaines et la gêne ressentie. D'autre part, la médiation jouée par les processus affectivo-cognitifs tels que l'identité de lieu (Proshansky et al, 1983), l'identité urbaine (Lalli, 1992) ou encore l'attachement au lieu (Giulani & Feldman, 1993) vont eux aussi impacter l'appréciation de l'environnement.

Il semblerait donc que les résidents parisiens aient une forte relation affective à leur ville, qui leur permet ainsi de mieux supporter les nuisances urbaines réelles auxquelles ils sont soumis quotidiennement.

Les travaux que j'ai menés dans le cadre de cette recherche, ont mis à l'épreuve la perception de ces nuisances urbaines en situation de marche à pied. J'exposerai plus après les résultats de ces évaluations environnementales *in situ* et *ex situ* mais je peux d'ores et déjà avancer que le protocole méthodologique que j'ai mis en place, a permis de vérifier que ce degré de connaissance d'un lieu a en effet une influence sur l'évaluation des situations de marche. Par ailleurs, les résultats obtenus lors de mes différentes enquêtes tendent à démontrer qu'en effet Paris jouit d'un statut particulier dont les sujets sont le plus souvent non conscients.

Diverses recherches et notamment celles menées en psychologie environnementale (Moser, 1992) ont démontré que les nuisances et la gêne environnementale sont en partie liées au stress ressenti par les sujets. Le stress concoure en effet au sentiment d'inconfort ce qui me permet d'affirmer qu'un environnement stressant va entraver l'émergence du sentiment de confort urbain, ce qui ne signifie pas une fois encore que l'absence de stress suffit à faire émerger le sentiment de confort urbain mais qu'elle y participe.

La psychologie (sociale et environnementale) s'intéresse au stress et plusieurs définitions en ont été données. Je m'appuierai sur l'approche transactionnelle du stress développée par Lazarus et Folkman (1984) qui en donnent la définition suivante : « *Le stress psychologique est une relation particulière entre la personne et l'environnement qui est évalué par la personne comme mettant à l'épreuve ou dépassant ses ressources et mettant en péril son bien-être* ».

Ainsi, toute situation est potentiellement stressante, c'est l'évaluation qu'en fait le sujet et la valence qu'il va lui attribuer qui feront que telle ou telle situation sera stressante ou ne le sera pas. Les théories relatives au stress sont souvent mises en relation avec les nuisances. Nous pouvons considérer que certaines nuisances urbaines vont générer du stress et peuvent être identifiées comme source de stress.
Moser (1992) identifie quatre grandes sources de stress environnemental :

- le bruit
- la densité
- la pollution atmosphérique
- la température

Il s'agit de quatre conditions environnementales sur lesquelles l'individu n'a pas ou peu de contrôle, ce qui renforce leur caractère « stressant ». De plus, il faut tenir compte du fait que chaque individu va « évaluer » chacune de ces conditions selon son vécu, ses propres représentations etc. Cette évaluation sera donc fonction de caractéristiques intra-individuelles.
Certaines variables telles que l'âge, le sexe ou la CSP vont avoir une influence quant à la vulnérabilité aux stresseurs environnementaux (Badoux-Levy et Robin, 2002). Travailler sur la marche au prisme du confort en milieu urbain signifie donc entreprendre un travail de recherche sur ces deux objets que sont d'une part la marche et d'autre part le confort ressenti par ceux qui pratiquent la marche dans ce milieu. Ainsi, mes recherches s'intéressent également aux variables individuelles que sont l'âge, le sexe ou le genre comme je l'ai dit plus avant lors de la présentation des hypothèses.

J'ai justement été, dans ces travaux, amenée à étudier plus en détails l'appréhension de la marche et de son confort en fonction du genre de l'individu. Je parlerai essentiellement du « genre » plutôt que du sexe, en ce que je suis intéressée par le rapport entre situation de marche plus ou moins confortable et identité sexuelle socialement construite (Mead, 1955). Nous verrons par la suite que la variable « genre » est très influente sur la perception d'une situation de marche et les représentations qui l'accompagnent. Elle permet entre autre de révéler les mécanismes qui engendrent le confort/inconfort et qui peuvent être déterminants dans le choix de marcher.

Au regard de la littérature existante, nous avons donc pu constater que le confort n'apparait pas la stricte antinomie de l'inconfort d'une part et qu'il est plus compliqué de définir la notion de confort urbain que la notion d'inconfort urbain d'autre part.
Il a été démontré à plusieurs reprises (Moser, Marchand) que le sentiment de confort urbain n'émerge pas systématiquement en l'absence de nuisances et/ou d'inconfort et qu'il semble complexe de rendre/fabriquer un espace public confortable pour tous car ce qui est confortable pour l'un pourrait provoquer l'inconfort de l'autre.

La théorie des affordances (Gibson, 1979), peut constituer en ce sens, une réponse partielle, dans la mesure où elle considère que l'environnement constitue un ensemble de ressources à disposition des individus dont les comportements et actions vont résulter des qualités perçues et des possibilités d'action qu'il offre. Les affordances sont considérées comme les différentes possibilités d'interaction offertes à l'individu par son environnement.
Ainsi, tout aménagement serait potentiellement confortable si nous considérons que le confort dépend de cette liberté d'usage par toutes les catégories d'usagers.
Une première piste pour les aménageurs serait donc « d'autoriser » chaque usager à s'approprier l'espace public en fonction de ses besoins et valeurs

propres -qui sont eux-mêmes évolutifs- à la seule et unique condition de ne pas entraver l'appropriation –aussi différente soit elle- par l'autre que soi. La clef du confort urbain résiderait donc dans une sorte d'appropriation privée (Monnet, 2012) et momentanée de l'espace public.

De l'expérience individuelle à la représentation sociale

Nous l'avons dit plus avant, l'étude des représentations tient une place centrale dans ce travail. Je développerai dans la première partie de ce mémoire, les résultats de mes enquêtes qui permettent d'accéder aux différentes représentations de la marche en ville. Je m'attacherai ici à définir la notion de représentation, qu'elle soit entendue comme individuelle, collective ou sociale, ce qui permettra de faciliter la compréhension du protocole méthodologique mis en place et ainsi de légitimer les choix méthodologiques qui furent les miens pour réaliser ce travail sur les représentations de la marche en ville.

Représentation(s)
Comme les perceptions, le champ des représentations est très largement étudié au sein de différentes disciplines de Sciences Humaines et Sociales. Elles restent toutefois appréhendées et théorisées de différentes façons.
Dans cette thèse nous porterons notre intérêt sur les représentations mentales des individus, qu'elles soient individuelles, collectives ou sociales. Nous parlerons de représentation sociale en tant qu'elle est partagée par un ensemble d'individus qui présentent un certain nombre de caractéristiques communes. La représentation sociale est donc socialement déterminée, elle dépend/varie de l'appartenance groupale de l'individu, appartenance qui lui confère des normes et valeurs propres. Les représentations (individuelles, collectives et sociales) jouent un rôle important dans la perception.

Une représentation est une reconstruction individuelle d'un objet, il ne peut donc y avoir de représentation sans objet (Jodelet, 1989).
Une représentation sociale est une représentation caractéristique d'un groupe social. Si on change de groupe, on change de représentation sociale.
La représentation sociale se définit comme « *une manière de concevoir un aspect du monde qui est socialement différenciée et qui se traduit dans le jugement de l'action* » (Moscovici, 1961), par « *aspect du monde* » j'entends objet (concept, notion, chose).

Selon Rouquette (1997), qui définit la représentation sociale comme « *une façon de voir localement et momentanément partagée au sein d'une culture qui permet de s'assurer l'appropriation cognitive d'un aspect du monde et de guider l'action à son propos* », il existe une représentation sociale de l'objet :

- si l'objet en question fait polémique.
- si l'objet est important socialement « *gros objet social* » (c'est-à-dire un objet pour lequel il y a un enjeu collectif important) et pour lequel on peut justifier la distinction d'au moins deux groupes.
- si c'est un objet de communication c'est-à-dire que les gens en parlent entre eux (Markova, 2007).
- s'il y a concrétisation de l'objet de représentation sociale c'est à dire qu'il se trouve traduit par une référence concrète objective (cf. processus d'objectivation de Moscovici, 1976).

Plus récemment, Roussieau et Bonardi (2001) en donnent la définition suivante :

> « *une représentation sociale est une organisation d'opinions socialement construites, relativement à un objet donné, résultant d'un ensemble de communications sociales, permettant de maitriser l'environnement et de se l'approprier en fonction d'éléments symboliques propres à son ou ses groupes d'appartenance* ».

La représentation sociale sera envisagée dans ce travail, comme une représentation qui varie selon le groupe social d'appartenance.

Accéder aux représentations sociales d'un objet, ici la marche, permet d'obtenir des informations d'un autre ordre que celles acquise par observation. La marche en ville est un objet assez complexe à étudier, les connaissances que nous en avons restent aujourd'hui encore assez limitées, bien que cet objet en tant qu'action soit très présent (nouvellement en fait) dans les politiques publiques et le champ des transports. Il m'est alors très vite apparu intéressant d'engager un travail autour de ces représentations en

ce qu'il allait me permettre d'améliorer la connaissance de cet objet assez rapidement.
Afin d'accéder à la représentation sociale de la marche en ville, j'ai interrogé les sujets de façon individuelle quant à mon objet d'étude. Il est en effet plus aisé d'accéder dans un premier temps aux représentations individuelles à travers le discours de chaque sujet (Moliner, Rateau et Cohen-Scali, 2002). Je parle de représentation individuelle au sens de ce que la marche en ville signifie pour chacun des sujets (représentation mentale individuelle).

Je tenterai ensuite de démontrer qu'il existe une représentation de la marche en ville propre à différents groupes, ce qui signifie que la marche en ville est l'objet de représentations sociales. Chacun des groupes que j'ai construits et interrogés correspond à une hypothèse de travail. Plus explicitement, j'émettais l'hypothèse selon laquelle tel sujet répondant à telle combinaison de critères partagerait socialement telle représentation de la marche en ville.

Depuis le début des années 1980 avec la publication d'un article sur *l'analyse des similitudes* (Flament, 1981), différentes méthodes pour accéder et étudier les représentations sociales ont été développées, telles que l'analyse prototypique, le modèle des schèmes cognitifs de base (SCB), la technique de mise en cause (MEC) ou encore le modèle du noyau (Abric, 1994).
L'analyse des représentations sociales de la marche en ville présentée ici, est issue d'un croisement de différentes méthodes, elle s'inspire plus particulièrement de la technique développée par Vergès (1992, 1994) nommée analyse prototypique (ou analyse des évocations), il s'agit d'une technique d'association libre continue.
J'ai choisi d'utiliser l'outil questionnaire d'une part et l'outil « groupe de discussion » (Markova, 2003) d'autre part. Ainsi, mon analyse ne respecte pas un protocole unique d'analyse des représentations sociales mais s'inspire de différentes techniques qui me permettent de mener à bien de façon simplifiée cette étude des représentations sociales de la marche en ville.

LES HYPOTHESES DE RECHERCHE

L'hypothèse générale de ce travail, déjà énoncée, repose sur l'existence d'un lien entre la marche et le confort de l'espace public marché, étant entendu que je partais du postulat selon lequel le niveau de confort perçu d'un espace est lui-même dépendant de l'environnement physique, social et temporel.

J'émets un certain nombre d'hypothèses que j'énumérerai plus bas et qui sont relatives aux dimensions environnementales suivantes :

- les caractéristiques physiques du site marché et les représentations qui lui sont associées
- les interactions sociales durant la marche (du degré 0 = absence d'autre sujet, au plus haut degré = marche en groupe)
- le cadre temporel dans lequel s'inscrit l'action de marcher (heure de la journée, jour vs nuit)

Je prends également en compte la dimension individuelle, c'est à dire les caractéristiques propres au sujet (âge, sexe, vêtements portés…) et pose les hypothèses selon lesquelles toutes ces variables vont influencer les comportements de marche des sujets que je vais observer et interroger. Cela va me permettre de comprendre le choix de se déplacer à pied (freins, motivations), les stratégies de déplacement et le poids de chacune des variables évoquées plus avant dans le choix plus général de la marche en ville.

Le confort urbain est-il moteur dans les mobilités urbaines pédestres ?

Ce travail postule l'existence d'un lien entre la pratique de la marche à pied et le confort perçu et représenté dans l'espace public. Plus explicitement, je pars du postulat selon lequel un espace confortable est plus marché qu'un espace inconfortable et tente de déterminer quels éléments de confort de l'espace public participent de la pratique de la marche à pied ?

Je me suis donc attachée à définir ces deux objets d'étude principaux que sont les mobilités urbaines pédestres et le confort urbain lors de situation de marche.

Afin de circonscrire le sujet de recherche et de répondre à la question de recherche soulevée dans ce travail, j'ai formulé un certain nombre de sous-hypothèse que nous considèrerons au fil des chapitres de ce mémoire. Le chapitre 1 sera l'occasion d'une contextualisation de ces travaux afin de permettre une mise en perspective des résultats obtenus. Il n'y aura pas d'hypothèse propre au développement de mon propos dans ce premier chapitre qui s'articulera cependant autour d'un constat au regard du contexte politique et institutionnel dans lequel a été mené ce travail :

Le fantasme d'une ville de la marche (chapitre 1)

La « marchabilité » d'un espace semble –pour les politiques publiques actuelles- garantir la qualité d'un aménagement. Un espace marchable serait donc le fruit d'un aménagement réussi qui permettrait de répondre à d'autres enjeux que la promotion de la pratique de la marche. En effet, une ville de la marche sous-entend une certaine mixité de ses usages et de ses usagers, sociabilité, animation, consommation…En somme un certain « cosmopolitisme » (Offner, 1988).
Ce constat empirique permettra de contextualiser ce travail de recherche et formera le socle de ma contribution à l'élaboration de la politique piétonne de la ville de Paris.

H1 : L'espace comme déterminant du comportement du marcheur (chapitre 2)

L'environnement tridimensionnel (social, physique et temporel) dans lequel s'inscrit l'action de marcher influence les comportements des marcheurs. Ce travail émet l'hypothèse selon laquelle l'espace (dimension physique de l'environnement) est le déterminant le plus influent dans le choix de se déplacer à pied par sa capacité, entre autres, à déterminer le rôle du marcheur.

H2 : De l'évaluation du confort aux stratégies de déplacement pédestre (chapitre 4)

Le sentiment de confort urbain émerge selon la situation de marche (ses circonstances) en fonction des dimensions environnementales, des caractéristiques propres au marcheur et de son motif de déplacement. La prise de décision quant aux stratégies de déplacement pédestre dépendrait (pour partie) de l'évaluation qualitative de la situation de marche et donc du degré de confort perçu et représenté. On supposera ici que l'évaluation de la situation de marche en termes de confort jouerait un rôle sur les stratégies de déplacement pédestre.

H3 : Se déplacer à pied en ville ce n'est pas « marcher » (chapitre 5)

Les mobilités urbaines pédestres font l'objet de représentations individuelles et sociales. L'identification de leurs représentations devrait permettre de définir et de classer les différentes activités liées à ces mobilités et mettre en évidence l'implication des représentations dans le choix de se déplacer à pied.

POINT METHODOLOGIQUE

Le protocole méthodologique repose sur une pluridisciplinarité fondée à la fois sur un travail réalisé *in situ* (phase I) d'observation et d'analyse de la verbalisation de perceptions, et de représentations recueillies via la passation de questionnaires auprès de marcheurs et sur un travail réalisé *ex situ* (phase II), obtenus lors de groupes de discussion dont j'expliciterai plus après les critères retenus pour choisir les sujets ainsi que les conditions dans lesquelles ils ont été interrogés. Ce protocole est en effet le fruit de la rencontre de plusieurs disciplines qui sont le reflet de mon propre ancrage disciplinaire (psychologie) et de l'encadrement scientifique (géographie et architecture) dont j'ai bénéficié pour mener mes recherches.
Les résultats de cette thèse sont donc issus du croisement de différentes techniques et méthodes de recueil de données.

La phase exploratoire : observations et questionnaires *in situ (terrain I)*

Ainsi, dans un premier temps que je peux qualifier de phase exploratoire, j'ai investi différents sites (qui correspondent à des portions de rue) sur lesquels j'ai mené un travail d'observation me permettant de décrire les ambiances et la fréquentation, notamment pour construire un certain nombre d'hypothèses et sélectionner définitivement les sites d'enquêtes qui me semblaient les plus pertinents. De ce travail d'observation a donc découlé la formulation d'hypothèses propres à chaque site (7 sites au total) et que j'ai testé en menant une série d'enquête par questionnaire sur chacun d'eux.

Observation
L'observation est une des méthodes de recueil de données que nous avons utilisées pour ce travail de recherche. Nous avons procédé en deux temps, le premier consistait à se positionner sur nos sites choisis pour tenter de repérer des comportements et attitudes particulières et/ou répétitifs. Le second temps consistait en notre positionnement à un endroit précis sur ces mêmes sites pour une observation à l'aide cette fois d'une grille d'analyse que nous avons construite suite au premier temps d'observation.

La phase de test des hypothèses : les groupes de discussion *ex situ* *(terrain II)*

La phase exploratoire a permis de mettre en évidence certains résultats qui m'ont conduit consolider certaines de mes hypothèses et à construire des outils de recueil de données de nature différente. Ainsi, j'ai souhaité mettre en œuvre des groupes de discussion, notamment par la mise en situation (scenarii) des sujets enquêtés permettant de rendre compte de leurs perceptions et représentations de mes objets de recherche.

Groupe de discussion (*Focus group*)
Nous utiliserons ce terme pour nous référer à la méthode de recueil de données selon laquelle certains individus sont regroupés en fonction de certaines caractéristiques communes qui leur font former un groupe. Ce groupe d'individus est alors invité à discuter sur un thème plus ou moins précis, ici la marche en ville et le rapport qu'ils entretiennent à celle-ci. Le protocole méthodologique présenté dans l'introduction générale, décrira plus précisément le déroulement de cette technique de recueil de données.

Les enquêtes par questionnaire ont été déléguées à la Junior Entreprise de l'Institut Français d'Urbanisme (JINU) qui s'est chargée du recrutement des enquêteurs missionnés pour la passation in situ. J'ai assuré la formation aux techniques d'enquête et également à l'utilisation de l'outil que j'ai préalablement développé.
Le recrutement des sujets pour la constitution des focus group a été effectué en collaboration avec un institut d'étude et de sondage (MV2 conseils), ce qui m'a permis de réaliser chaque discussion dans des conditions optimales répondant ainsi aux critères stricts et nécessaires à l'obtention de résultats par cette méthode.

Les résultats de mes différentes enquêtes ne seront pas nécessairement présentés de façon chronologique. La construction des différents outils et les choix méthodologiques me semblent au moins aussi importants à présenter que les résultats obtenus dans le cadre de cette recherche sur la marche, en ce que cet objet est, nous le verrons, très complexe à appréhender.

J'ai souhaité pouvoir rendre compte à la fois du « pourquoi » de la marche et du « comment » de la marche.

Le protocole méthodologique a alors été pensé pour appréhender la marche au niveau spatial d'une part et au niveau psychosocial d'autre part. Je souhaitais en savoir davantage à la fois sur la/les façons dont les individus marchent dans un espace donné, plus ou moins confortable et sur ce que les individus disent de la marche en ville, ce qu'elle représente.

La phase d'observation participante : retour d'expérience (terrain III)

Le choix de financement par convention CIFRE (Ville de Paris) de cette thèse de doctorat n'a, en aucun cas, été opportuniste. Je n'ai souhaité effectuer mon travail de recherche sur ce sujet qu'à la seule condition de l'obtention de ce mode de financement. La première raison de ce choix était mon souhait de mettre un pied dans le monde de l'opérationnel, de la technique et du politique que je ne pouvais que difficilement approcher au regard de mon cursus universitaire qui en est très éloigné. La seconde raison -qui n'est apparue qu'une fois la convention signée entre l'Université et la Ville de Paris- était de créer des ponts, du moins des passerelles, entre l'univers académique et l'univers opérationnel tellement lointains[3].

Je reviendrai sur cette envie (qui m'apparaissait alors comme une nécessité) de créer et de renforcer les liens entre les deux mondes entre lesquels j'évoluais. Cette nécessité m'a beaucoup questionnée et occupée durant mes trois années de contrat CIFRE. Si je le mentionne ici, dans ce point méthodologique c'est justement parce que la raison qu'il aurait été bon d'évoquer pour justifier ce choix de financement, la seule raison scientifiquement acceptable, aurait été de faire de cette convention, un terrain pour ma recherche. Or si dès le début mes co-directeurs ont toujours évoqué cette « chance », cette « opportunité » de pouvoir mener cette recherche, de l'intérieur, cette raison ne m'est en fait jamais apparue en tant que telle. La possibilité de ce troisième terrain (nullement réplicable en ce

[3] Il s'agissait d'ailleurs davantage d'une sorte de « mission » que je m'étais auto-attribuée et qui donnait tout son sens à mon implication dans ce travail

que chaque convention CIFRE est unique) a pris sens au cours de l'élaboration du mémoire. La toute première version de mon plan ne faisait état que de mes terrains « maitrisés » et me semblait tout à fait incomplète sans ce troisième terrain. La difficulté qui m'apparaissait alors concernait justement le caractère non maitrisé de ce terrain, je ne pouvais le considérer comme un terrain lambda puisqu'il ne s'était formalisé comme tel qu'après deux années de recherche. Je ne savais alors pas comment rendre compte des résultats obtenus puisque je n'avais émis aucune hypothèse et qu'en plus j'étais une actrice à part entière de l'enquête dont il me fallait rendre compte.
J'ai pourtant finalement choisi de considérer les conditions particulières dans lesquelles a été effectué la recherche comme un troisième terrain, propre à celle-ci, une opportunité unique car justement jamais plus réplicable, d'appréhender mon objet de recherche dans le système d'acteurs auquel j'ai été intégrée, à savoir les acteurs politiques et techniques de la ville de Paris.

Le protocole méthodologique pour appréhender la marche en ville à deux niveaux que j'avais bâti et développé dès le début de mes recherches a donc été enrichi de ce troisième terrain que je nomme niveau décisionnel.
La figure 2 (ci-dessous) schématise les trois niveaux que j'ai choisis d'investiguer pour améliorer notre connaissance de l'objet « marche en ville ».

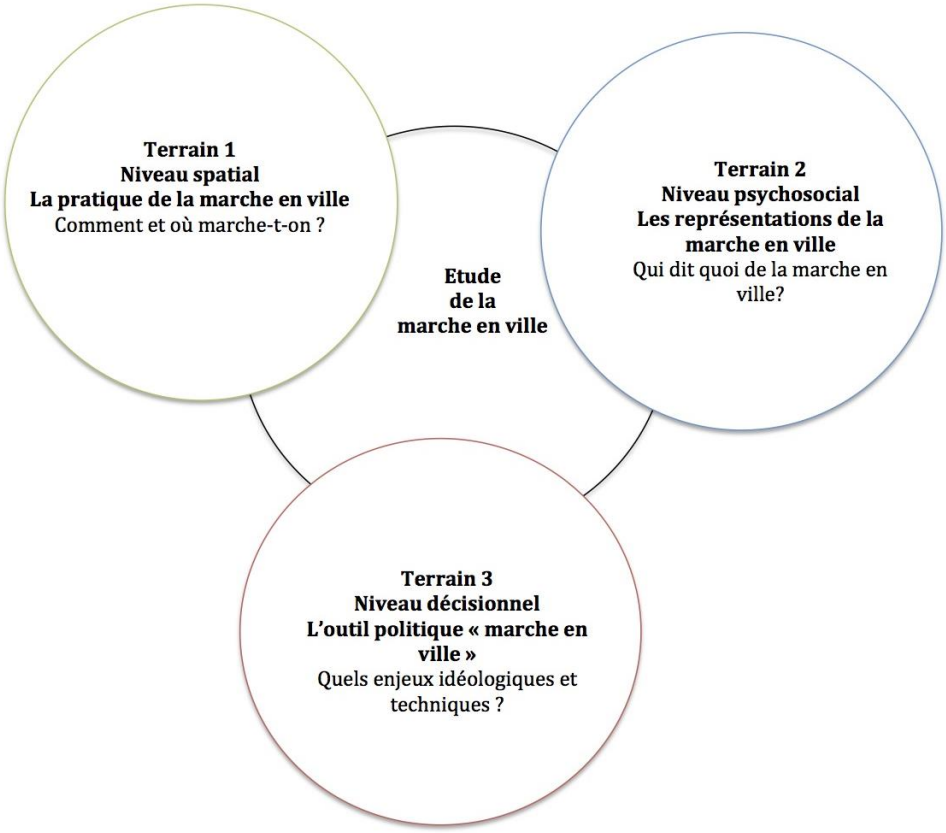


Figure 2 : La marche appréhendée au niveau spatial, psychosocial et décisionnel : méthodologie croisée
Réalisation : Roussel, J, 2014

La première sphère qui apparait indispensable, correspond à la marche en pratique. L'étude *in situ*, de la marche que nous pratiquons chaque jour en ville nous permet d'en savoir davantage sur la marche quotidienne, d'identifier les comportements de cette mobilité, au prisme du confort des espaces publics.

La seconde sphère, tout aussi essentielle, nous permet d'appréhender les représentations de la marche en ville. Le but est de comprendre le pourquoi de la marche et ce que représente la marche pour les marcheurs du quotidien, pour les marcheurs plus occasionnels et plus encore ceux qui en s'autoproclamant « non-marcheurs » se rendent définitivement les plus intéressants pour la recherche.

La troisième sphère que je nomme niveau décisionnel, correspond aux champs politique et technique qui appréhendent la marche en ville selon des enjeux idéologiques d'une part et des contraintes techniques d'autre part et qui ont un impact important sur les deux autres sphères de l'étude de la marche en ville.

Chacune de ces sphères correspond à un terrain de recherche que j'ai investigué par des outils méthodologiques adaptés que je décrirai plus en détails par la suite.

CHAPITRE 1 : PIETONS & POLITIQUES PUBLIQUES

Dans ce premier chapitre, l'objectif principal est de rendre compte du contexte dans lequel ces travaux ont été réalisés pour démontrer la difficulté à se saisir de l'objet de recherche qu'est la marche en ville et davantage encore de s'en saisir politiquement et techniquement.
La « marchabilité » d'un espace se constitue –pour les politiques publiques actuelles- comme garante de la qualité d'un aménagement. Ce qui est marchable serait réussi ?

La marche en ville, nous le verrons à travers la restitution de mes enquêtes de terrain et de l'analyse que j'en ai faite, est un objet de recherche qui bien que trivial est toutefois complexe à définir et à appréhender. Cette recherche propose de s'en saisir au prisme du confort des espaces public pour répondre à notre question de recherche selon laquelle les mobilités urbaines pédestres et le confort des espaces publics sont liés à la fois dans la pratique et dans les représentations.
Je m'intéresserai ici plus particulièrement à la façon dont les mobilités urbaines pédestres sont appréhendées par les politiques publiques, en

particulier dans le contexte de la Mairie de Paris, et sur la façon dont elles se constituent comme outil de ses politiques. Cet outil est en effet tout aussi complexe à appréhender par les décideurs publics et les techniciens qui font la ville.

Nous verrons en quoi les mobilités urbaines pédestres sont aujourd'hui l'incarnation d'une ville qui répond aux différents enjeux et injonctions au développement durable d'une part et dans quelles mesures l'opérationnalisation de cette incarnation en outil tel qu'un « plan piéton » nécessite un changement culturel à toutes les échelles de la collectivité.

Un plan piéton est un document réglementaire de type schéma directeur qui permet de planifier le développement d'un objectif à atteindre concernant la place du piéton en ville. Le plan piéton de la ville de Paris (en cours d'élaboration) concerne la promotion de la pratique de la marche et l'amélioration des conditions de marche pour les usagers piétons.

Ce premier chapitre repose sur un corpus d'observations réalisées en participant à l'élaboration de la politique en faveur de la marche à Paris. Ce corpus a donc été constitué progressivement et après coup puisque je n'ai pris conscience que tardivement de l'opportunité qui s'offrait à moi grâce au contexte de la CIFRE-CRAPS. Il s'agira dans ce chapitre de présenter une analyse issue de mon observation participante (figure 3) au sein du service de la ville de Paris en charge de l'élaboration du plan piéton puis de ma mission au cabinet de Monsieur Christophe Najdovski, adjoint à la Maire de Paris, en charge de la voirie, des transports, des déplacements et de l'espace public.

Cette dernière expérience auprès de l'élu a suivi la fin de mon contrat CIFRE-CRAPS pour assurer un remplacement au poste de conseillère technique sur les projets cyclables et les grands projets d'espace public. Le mémoire de thèse était en cours de rédaction durant la durée de cette mission qui n'a en aucun cas été formalisée d'une manière ou d'une autre comme un terrain supplémentaire pour ma recherche. Cependant elle a été éclairante en ce qu'elle m'a permis d'accéder au niveau décisionnel des politiques parisiennes en faveur des mobilités actives et notamment de la marche à pied et vient

donc compléter ma participation observante menée au sein des services techniques de la ville durant mes trois années de doctorat CIFRE-CRAPS.

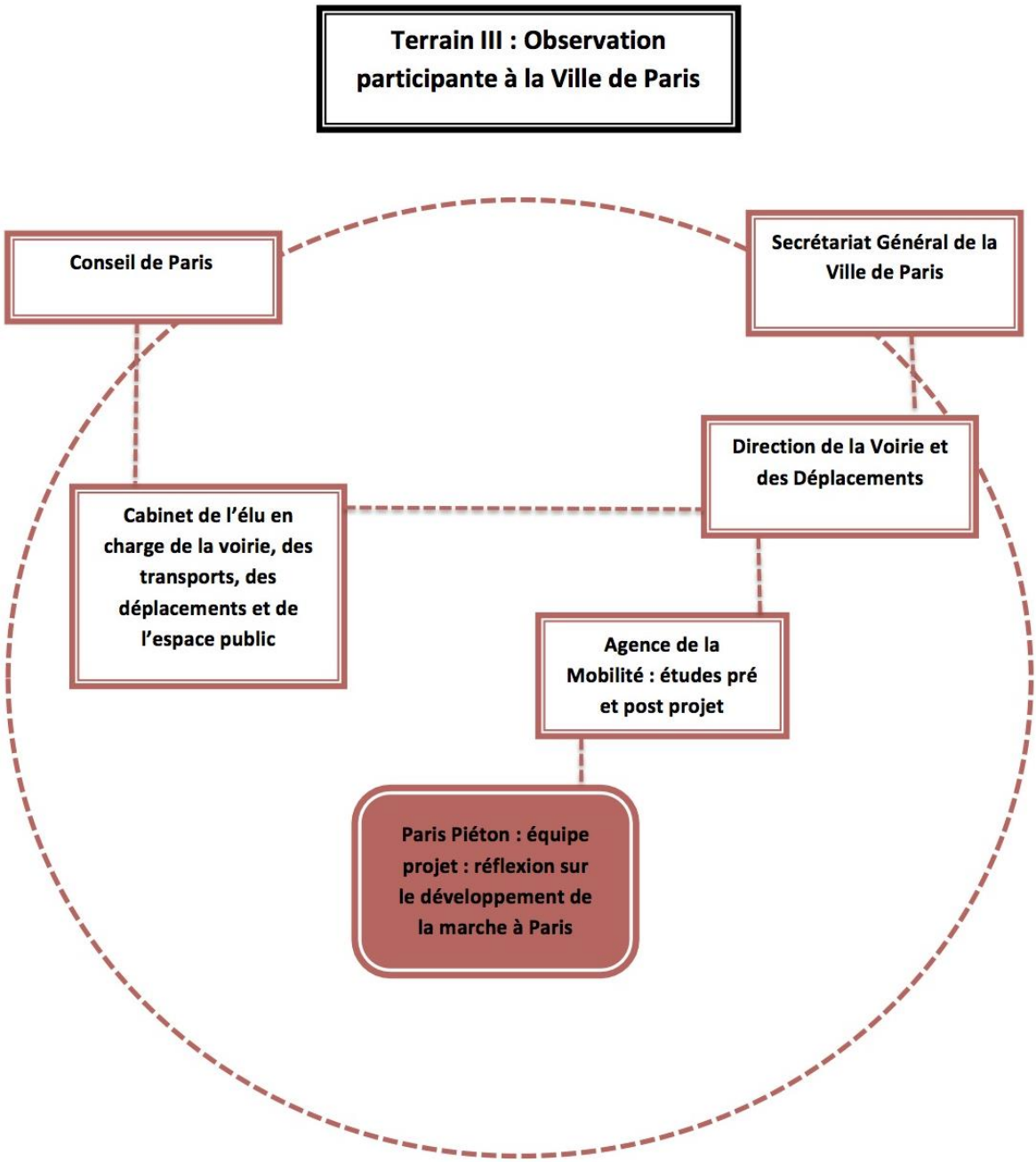


Figure 3 : Le système d'acteurs parisiens (terrain III) comme cadre de l'observation participante de l'appréhension du sujet de recherche. Représentation schématique des différents niveaux de l'organisation politique et administrative de la ville de Paris au sein desquels j'ai été en immersion. Réalisation : Roussel, J, 2015

1.1. LA MARCHE EN VILLE : UN ENJEU POLITIQUE

La marche à pied devient, depuis quelques années, le mode de déplacement qu'il est bon de promouvoir de la part des politiques publiques. En effet, même si les lobbies et associations d'automobilistes et motards manifestent régulièrement leur inquiétude de voir leur place réduite, les différents usagers (modaux) des villes denses occidentales, s'accordent plutôt (souvent après coup) sur les bienfaits que procurent une ville « marchable ».

Marchable/Marchabilité
Ces néologismes sont issus des notions américaines de « walkable » / « walkability ». Nous emploierons ces termes pour faire référence à la capacité d'un espace à être marché et à son potentiel attracteur pour un individu marcheur. Le niveau de marchabilité regroupe donc un ensemble d'indicateurs qui sert de référence à certaines politiques publiques en faveur de la marche à pied pour la mesure de la marche, par exemple :

- la qualité des sols
- l'accessibilité
- la largeur des trottoirs
- la sollicitation des trottoirs (nombre d'usagers piétons/surface disponible)
- la commercialité
- la quantité de services et sa diversité
- …

Comme je l'ai évoqué plus avant, le regain d'intérêt pour la marche en ville et l'étude des mobilités pédestres en ville concernent également le niveau politique qui se saisit d'elle comme levier pour basculer d'un certain modèle écologique, économique et social de gestion des espaces publics, vers un autre.

La marche à pied se constitue à la fois comme signe et levier presque providentiel du changement du mode de vie urbain dans nos sociétés. Qu'il s'agisse de repenser le partage de l'espace public, d'améliorer la qualité de l'air, de redynamiser une rue, un quartier voire une ville ou encore d'améliorer la santé physique et mentale des citadins.

La marche en ville apparaît aussi bien comme moyen que comme solution, ce qui, nous le verrons complique l'acceptabilité des changements qu'elle implique dans l'aménagement et la gestion des espaces publiques.

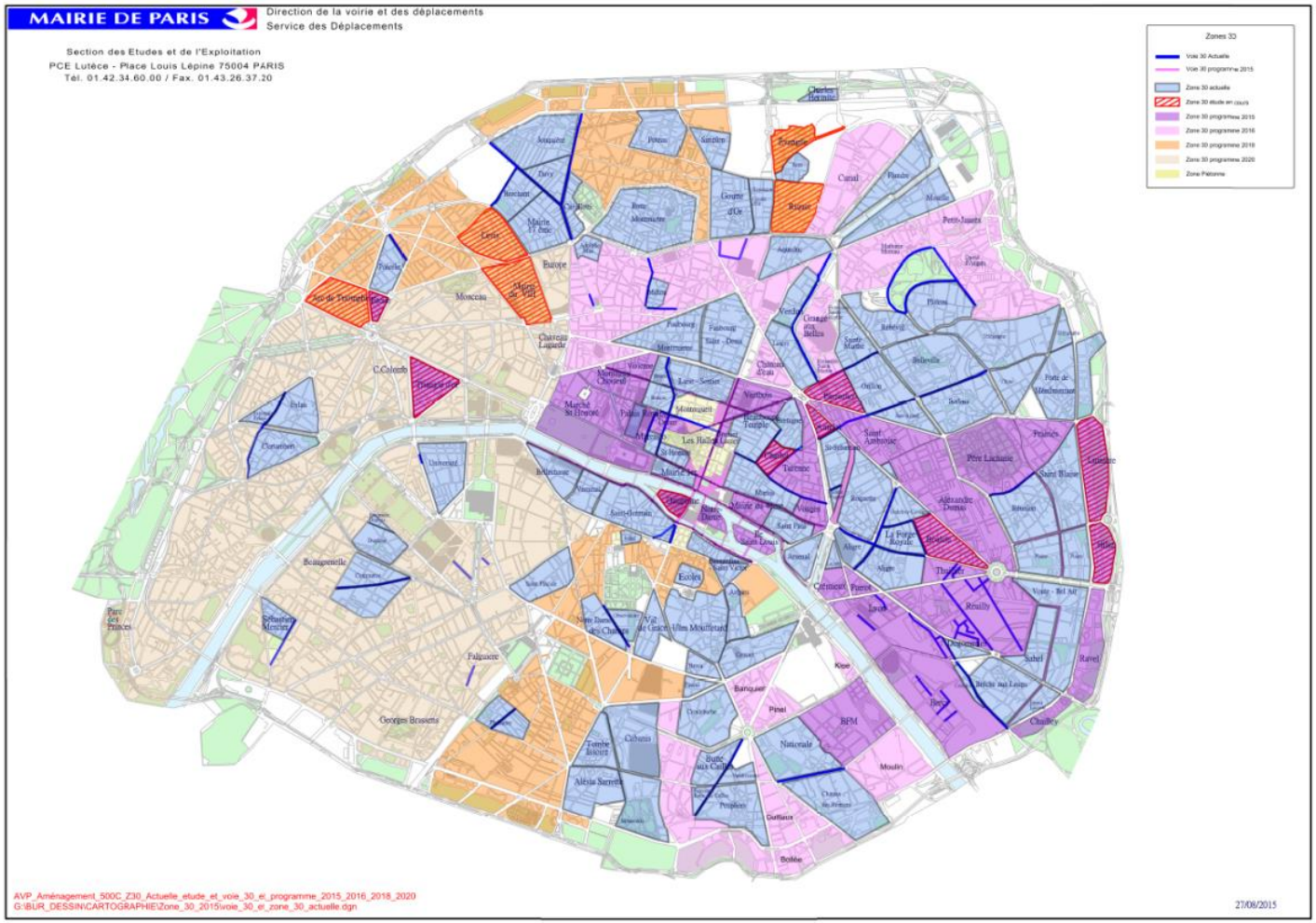
En effet la promotion de la marche en ville, si elle peut être un objectif en soi sous-entend d'autres objectifs intermédiaires tels que rendre la ville propice à la halte et à la détente, plus animée, moins bruyante, plus sûre, moins polluée etc. Travailler sur la promotion de la marche en ville c'est donc travailler sur différentes thématiques qui participent à la fabrique de l'urbanité.

La ville de Paris, forte de son potentiel de ville « marchable » a entrepris la promotion des mobilités douces et notamment de la marche à pied en 2001 sous l'impulsion du maire nouvellement élu, Bertrand Delanoë, qui a souhaité « *rendre Paris aux Parisiens* ».

Mais la ville de Paris n'est pas seule dans la course vers une ville de la marche à pied, en effet, celle-ci s'inscrit dans une volonté générale de rendre sa place à l'usager universel, incarné par l'usager piéton en apaisant son espace public par la création de nouvelles zones de circulation (carte 1) telles les zones de rencontre (priorité à l'usager piéton sur la chaussée et circulation limitée à 20Km pour les autres usagers, les zones limitées à 30Km/heure, Zones à Trafic Limité…).

Piéton

Dans ce chapitre, j'utiliserai le terme piéton comme terme générique pour faire référence à ce que je nommerai dans le reste de ce mémoire « marcheur ». Le terme « piéton » est une catégorie issue du code de la route devenue une catégorie de l'action publique qui inclu les marcheurs étudier dans cette recherche et les non marcheurs (PMR, trottinette etc) non étudiés dans cette thèse. Bien que cette question du lexique employé revête une importance particulière pour ce travail de recherche, il m'a paru plus authentique et révélateur d'utiliser ce terme dans ce chapitre pour rendre compte de la façon dont la question de la marche est saisie au plan opérationnel. Ce passage d'un vocabulaire à un autre permet également de rendre compte dans une certaine mesure de ma propre difficulté à passer sans cesse de la recherche à l'opérationnel.



Carte 1 : Carte du programme 2015-2016 d'apaisement de la circulation (réduction de la vitesse de circulation pour les véhicules motorisés) de la voirie parisienne. Réalisation : Service des déplacements, Direction de la Voirie et des Déplacements, Ville de Paris, 2015

Aller le plus loin et le plus vite possible n'est plus l'enjeu premier, il s'agit maintenant de se déplacer « mieux » c'est-à-dire de la façon la plus soutenable possible.
Les enjeux économiques et écologiques sont ceux qui priment et il apparaît clairement que la marche (gratuite et non polluante) y réponde.
Il s'agit également de se déplacer dans les meilleures conditions physiques et psychologiques et donc d'offrir une aisance (Tillous, 2009) pour le voyageur du quotidien.
Dans les grandes métropoles et dans les villes moyennes, le confort lors du déplacement est donc pris en compte comme objectif à atteindre. Il est donc question d'offrir d'une part la possibilité de choisir son/ses mode(s) de déplacement et d'autre part un niveau de confort toujours plus optimal pour chacun de ces modes de déplacements.
Concernant la marche à pied, les politiques publiques tentent d'inciter sa pratique laquelle, comme le vélo, est considérée comme une « bonne » pratique répondant aux enjeux du développement durable.
L'enjeu qui a suscité le plus de communication (mais qui reste tout de même faible) de la part des politiques publiques est sans nul doute celui de la santé. Marcher, c'est bon pour la santé et comme nous (occidentaux) sommes en mauvaise santé, il nous faut marcher plus (OMS, 2010).

La campagne sanitaire du Programme National Nutrition Santé (PNNS) « manger, bouger » lancée par l'Institut National de Prévention et d'Education pour la Santé (INPES) et le Ministère des Affaires Sociales et de la Santé en 2001 puis en 2006 et reconduit en 2011, visait la sensibilisation des enfants et des adolescents à se nourrir sainement et à se dépenser physiquement davantage.

Concernant le volet « bouger » qui nous intéresse plus directement, je peux citer par exemple l'expérimentation dans le cadre du Programme National de Sensibilisation *Intervention auprès des Collégiens centrée sur l'Activité Physique et la Sédentarité* (ICAPS) qui définit l'activité physique comme suit :

> « *tous les mouvements corporels produits par la contraction des muscles entrainant une augmentation de la dépense d'énergie au-dessus de la dépense de repos. Elle ne se réduit donc pas à la pratique sportive, mais comprend l'activité physique lors des activités à l'école, l'activité physique dans le cadre domestique, de la vie courante (par exemple transports actifs) et l'activité physique lors des activités de loisirs (incluant les activités sportives). Toutes ces activités contribuent à la dépense énergétique des individus*. » (Rostan F., Simon C., Ulmer Z., 2011).

Cette étude démontre l'importance de l'approche socio-écologique et systémique dans la promotion de l'activité physique et de la lutte contre la sédentarité, qui peut se constituer comme piste potentielle de promotion de la marche en ville.

La population française, comme les populations voisines des pays riches et celles de certains pays en développement, souffre de la sédentarité et de ses effets sur le corps, à savoir principalement les problèmes de poids qui sont issus à la fois du manque d'activité et de la surconsommation d'aliments nocifs.

Ainsi, la marche à pied est avant tout promue pour ses bénéfices sanitaires sur l'ensemble de la population. Certaines enquêtes en sciences médicales ont démontré que sous le seuil d'un certain nombre de pas effectué, le corps est en danger. Ainsi, selon l'OMS, 10 000 pas par jour devraient tenir le corps en bonne santé et permettre à l'individu de se maintenir physiquement et mentalement dans un état correct.

Nous constatons donc une certaine injonction à la marche « *marcher 10 000 pas par jour* » qui rappelle les instructions telles que « *manger 5 fruits et légumes par jour* », « *évitez de grignoter dans la journée* » etc. Si ces deux recommandations ont un objectif sanitaire commun, il ne fait nul doute que leur notoriété n'est pas la même, il serait d'ailleurs intéressant de faire une comparaison aussi bien en termes de notoriété que d'efficience ou d'acceptabilité sociale.

La Mairie de Paris a rejoint le réseau français des *Villes-Santé* de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) en 2015, réseau qui défend l'idée selon laquelle les déterminants de la santé seraient d'ordres « *physiques, chimiques, biologiques, sociaux, psycho-sociaux et esthétiques de notre environnement* ».

La collectivité se saisit actuellement de l'enjeu sanitaire à travers la mise en place d'un Plan Parisien de Santé Environnementale (PPSE) [4] permettant « *l'amélioration des conditions environnementales* » qu'il considère comme la « *clé d'une meilleure santé* » et cela :

> « *Dans un contexte de forte croissance des maladies non transmissibles, cette approche place les villes au premier plan pour améliorer les déterminants de la santé environnementale et appelle, avec le concept de « santé dans toutes les politiques » à une mobilisation transversale de toutes les politiques urbaines en faveur d'objectifs de santé pour tous.* »[5]

L'enjeu urbanistique est soulevé en matière d'amélioration de la qualité de vie des parisiens en leur permettant notamment d'avoir un accès facilité à certaines « zones calmes » et en travaillant à la lutte contre la sédentarité et donc à la promotion des modes de déplacement actifs :

> « *L'urbanisme est un enjeu majeur pour maitriser les impacts défavorables dans l'environnement de vie des individus. Conformément au projet de ville-santé auquel adhère Paris, le plan parisien de santé environnementale participera à la prise en considération de dimensions santé dans les projets d'urbanisme, facteur puissant de correction des disparités repérées. Il entend notamment apporter des outils d'aide à la décision pour un urbanisme favorable à la santé en lien avec les plans qui y contribuent : lutter contre la sédentarité en renforçant la marchabilité et la cyclabilité des espaces publics ; renforcer la présence*

[4] Extrait du projet de délibération du Plan Parisien de Santé Environnementale, décembre 2015.

[5] Ibid note 3

du végétal ; favoriser l'animation de la ville et son appréciation esthétique ; lutter contre l'isolement social en créant des zones de rencontres, de détente et de jeux pour réduire les impacts en termes de santé mentale ; fournir une diversité des fonctions urbaines en renforçant les centres de quartiers avec des services de proximité ; développer les services et équipements sanitaires, scolaires, culturels et les aménités environnementales en veillant à leur répartition équitable et à l'accessibilité (zones de calme, lieux de sonorités positives, parcs, jardins et espaces végétalisés) ; favoriser une alimentation saine par le soutien à l'offre de nourriture de qualité (biologique, circuits courts, agriculture urbaine...) ; associer les habitants à la conception des projets et à leur évaluation ; intégrer les enjeux du climat en agissant contre les effets du dérèglement climatique (îlots de chaleur urbains, canicules) et la précarité énergétique. Les orientations des politiques urbaines parisiennes sont volontaristes et contribuent au rééquilibrage des aménités de proximité. Elles associent déjà les publics à la prise de décision. Le PPSE apportera des outils complémentaires en matière de participation des populations aux concertations autour des projets d'aménagement. La co-construction des espaces urbains peut en effet faire partie intégrante d'une stratégie de lutte contre les inégalités de santé formalisée pour permettre l'expression du vécu des habitants, notamment dans le cadre d'études d'impacts en santé (EIS) ou par l'organisation de diagnostics locaux partagés dans les espaces identifiés comme présentant des fragilités de santé environnementale. » [6]

Le PPSE propose donc de penser un urbanisme parisien favorable à la santé en formulant plusieurs objectifs qui concernent directement ou indirectement la promotion de la pratique de la marche et du vélo sur son territoire, en :

[6] ibid notes 3 et 4

- luttant « *contre la sédentarité en renforçant la marchabilité et la cyclabilité des espaces publics et en réduisant les espaces confisqués par la voiture* » ;
- renforçant « *la présence du végétal, critère important de qualité de l'espace public* » ;
- favorisant « *l'animation de la ville et son appréciation esthétique et intègre à ses orientations la lutte contre l'isolement social en créant des zones de rencontres, de détente et de jeux... réduisant ainsi les impacts en termes de santé mentale* » ;
- fournissant « *une diversité des fonctions urbaines et s'organise selon des principes de poly centralité en renforçant les centres de quartiers avec des services de proximité ;*
- programmant *« des services et équipements sanitaires, scolaires, culturels, sportifs... et des aménités environnementales en veillant à leur répartition équitable et à l'accessibilité sachant le rôle de compensation spécifique des nuisances vécues au quotidien joué par les aménités environnementales : zones de calme, lieux de sonorités positives, parcs, jardins et espaces végétalisés »*[7].

Le second enjeu de la promotion de la marche pour les politiques publiques est un enjeu relatif à la protection de l'environnement (cf plan parisien pour la qualité de l'air, 2015), une utilisation moindre de la voiture et des modes de déplacement motorisés contribue à diminuer les émanations de gaz à effet de serre et de particules fines. L'enjeu est donc indirectement lié à la santé des populations puisqu'il est urgent d'améliorer la qualité de l'air, notamment en zone urbaine. La marche qui est le mode de déplacement le plus écologique contribue à préserver notre environnement et participe également au maintien de la santé publique.

Les autres enjeux soulevés par la promotion de la marche en ville de la part des politiques publiques, concernent ce que nous pouvons appeler le « bien vivre ensemble » en ville, en ce que la marche, je l'ai évoqué plus avant,

[7] Ibid notes 3, 4 et 5

génère de l'urbanité. J'entends par là une qualité de vie plus saine et le développement des liens sociaux dont le défaut est souvent pointé dans les grandes villes pourtant très dense.

Force est de constater que la marche est aujourd'hui un objet politique voire marketing permettant de progresser vers la ville durable fantasmée : apaisée, propre et solidaire. Pour preuve, j'ai réalisé un rapide et non exhaustif tour d'horizon des différentes politiques en faveur de la marche dans d'autres villes.

Le tableau ci-après (tableau 1), présente les objectifs généraux de la mise en place de plan piéton dans certaines grandes villes du monde.
Nous pouvons constater que la marche en ville se constitue ici et ailleurs comme outil de politique publique à différents niveaux et dont l'objectif est d'améliorer la qualité de vie en ville qu'il s'agisse de la sécurité routière, d'un partage plus équitable de l'espace public et plus généralement d'une amélioration de la qualité de vie en ville.
Les stratégies pour atteindre ces objectifs sont multiples et leur efficacité parfois difficile à mesurer, on voit assez clairement que l'augmentation de la marche se constitue soit comme moyen soit comme objectif à atteindre.

Villes	Stratégies	
	« moyen »	« objectif »
Berlin (Allemagne)	Communiquer sur la sécurité routière	Rendre la marche plus sûre pour la promouvoir
Copenhague (Danemark)	Réduire la place de l'automobile dans l'espace public	Augmenter la part modale des déplacements effectués à pied
Mexico (Mexique)	Augmenter la part modal des déplacements effectués à pied	Réduire la pollution
Monash (Australie)	Augmenter la part modal des déplacements effectués à pied	Transformer le territoire urbain en un territoire plus équitable et plus soutenable
Montreal (Canada)	Favoriser une gestion plus équitable de l'espace public	Promouvoir la marche à pied
New-York (Etats-Unis d'Amérique)	Offrir davantage de sécurité et d'efficacité	Promouvoir la marche à pied
Le Cap (Afrique du Sud)	Création d'espaces piétons	Promouvoir la marche en ville
Londres (Royaume Uni)	Supprimer les coupures urbaines	Augmenter la part modale des déplacements effectués à pied
Lyon (France)	Augmenter la marchabilité de l'espace public et redonner de l'espace au piéton	Promouvoir la marche à pied
San Francisco (Etats-Unis d'Amérique)	Améliorer la qualité des déplacements effectués à pied : -jalonnement -développement d'outils numérique -Mobilier urbain Intelligent	Augmenter la part modale des déplacements effectués à pied
Strasbourg (France)	Supprimer les coupures urbaines et permettre les continuités piétonnes	Promouvoir la marche à pied
Tokyo (Japon)	Repenser l'espace public au prisme du piéton	Promouvoir la marche à pied
Zurich (Suisse)	Se servir de l'échelle piétonne	Améliorer la qualité de vie urbaine

Tableau 1 : Panorama de politiques en faveur du développement de la marche à pied et de l'usager piéton dans différentes villes du monde. Source : Données issues d'une étude de benshmarking sur les politiques mondiales en faveur de la marche à pied, étude réalisée par Mélanie Ndiaye dans le cadre de son stage de fin d'études en sciences politiques à la DVD (2014). Réalisation : Roussel, J, 2014

La marche en ville peut donc être appréhendée comme un moyen pour répondre à un objectif plus large que celui d'augmenter les déplacements effectués à pied sur un territoire donné mais elle peut également être l'objectif en soi de la politique dont elle est l'objet.

Le géographe Yves Raibaud (2015), en évoquant « *l'injonction* » à la ville durable interroge (notamment dans le cadre d'une analyse des inégalités qu'elle crée) la légitimité des bonnes pratiques de la ville que cette injonction sous-entend. Pourquoi devrions-nous marcher davantage, faire du vélo ? Qui est en mesure d'affirmer que l'augmentation du nombre de marcheurs et de cyclistes urbains serait plus bénéfique qu'une répartition modale établie selon le « bon vouloir » de chacun ? La ville durable serait-elle sur le point de priver ses citadins de la possibilité de choisir leur mode de déplacement. C'est en tout cas l'avis de bon nombre d'usagers réfractaires à l'idée d'abandonner l'usage de leur véhicule personnel et qui se positionnent en opposition à cette ville de la marche et du vélo.

Les arguments sanitaires et écologiques sont donc les seules légitimes face à cette levée de boucliers. La lutte contre la pollution, dans la mesure où ses bénéfices s'adressent à chacun des citoyens, est l'entrée par laquelle la ville de Paris a choisi de s'attaquer pour mener à bien sa politique en termes de transports et déplacements. Cette entrée, qui semble en effet inattaquable ne permet toutefois pas de mettre en évidence les couts et bénéfices de la marche, de cette marche du quotidien, que la collectivité souhaite promouvoir alors même que les arguments de l'acceptabilité sociale y résident.

La marchabilité de la ville est donc un objectif à atteindre pour répondre à la volonté de soutenabilité des territoires. Si je définissais plus avant la marchabilité comme la capacité d'un espace à être marché, il me reste alors à définir ce qui est sous-entendu par « capacité ». Ces travaux de recherche répondent en partie à un travail de définition de la marchabilité. Ils proposent en effet de comprendre ce qui, dans la pratique quotidienne et dans les représentations collectivement et socialement construites, fait

marcher ou au contraire empêche de marcher. Ils proposent également d'envisager que la marche, si elle peut effectivement se constituer dans une certaine mesure comme un indicateur de la qualité d'un espace, ne peut cependant pas être le seul et unique indicateur de sa qualité. C'est en tout cas ce que je souhaitais affirmer en démontrant que les dimensions sociales et temporelles d'une situation de marche sont à considérer avec autant d'attention que la dimension physique.
Par ailleurs, les différentes enquêtes menées *in* et *ex situ*, démontrent que certains espaces marchés ne sont pas forcément confortables et que certains espaces non marchés pourraient en revanche potentiellement être confortables. La marchabilité ne doit donc pas être une fin en soi.

1.2. LA MARCHE DANS LE SYSTEME D'ACTEURS PARISIENS

Je souhaite restituer ici plus particulièrement mon expérience du contrat CIFRE en ce qu'il a la particularité de me placer dans une organisation publique –ville de Paris- en tant que chercheuse (en apprentissage) -puisque c'est la raison même de mon recrutement- mais également en tant que praticienne et donc participant à l'élaboration du Plan Piéton de la ville de Paris durant trois années.

J'ai cherché à rendre compte de la façon dont l'objet de recherche est traité par les politiques publiques parisiennes et de la façon dont la recherche et l'opérationnel sont imbriqués et indispensables l'un à l'autre pour la fabrication de cet espace public marchable.

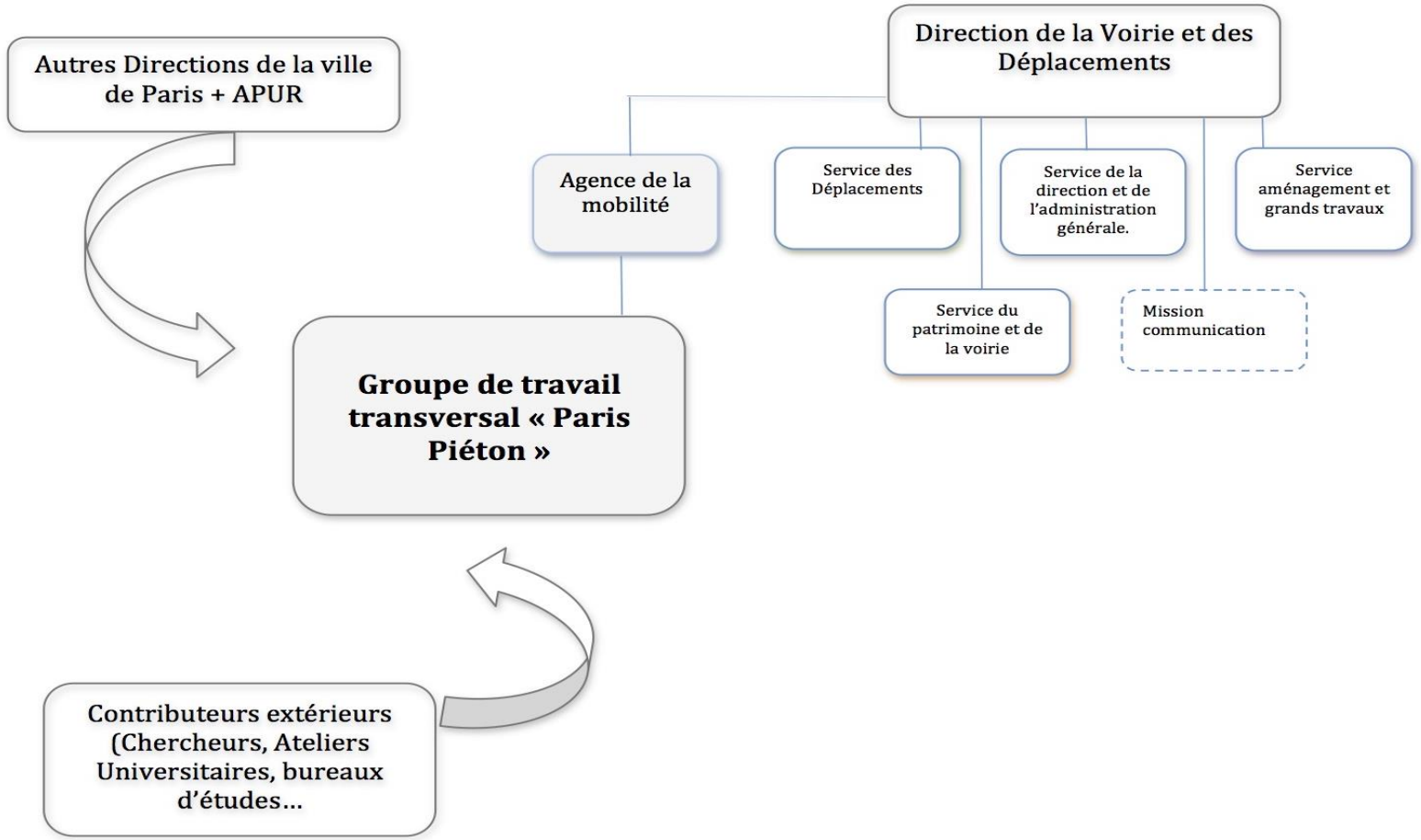


Figure 4 : Le groupe de travail "Paris Piéton", une démarche transversale au sein de la DVD, de la ville de Paris et de ses partenaires. Réalisation : Roussel, J, 2016

Dans la collectivité parisienne, la marche à pied fait, ces dernières années, l'objet d'une attention particulière en termes de politiques publiques, dont l'objectif premier est sa promotion. Pourtant la ville de Paris n'est toujours pas –contrairement à de nombreuses villes françaises et étrangères- dotée d'un plan piéton. Je propose de rendre compte de l'opportunité de mon observation participante au sein du service en charge de l'élaboration de la politique piétonne (figure 5), en présentant trois principaux constats qui constituent des pistes potentielles permettant d'expliquer la difficulté que nous avons eu pour formaliser un plan piéton pour la ville de Paris. Il ne s'agit en aucun cas de mettre en accusation mais simplement de tenter d'identifier après coup, ce qui s'est constitué comme un frein à notre capacité à proposer un plan piéton.

1er constat : confusion entre expérience personnelle et expertise professionnelle

Le premier constat que je dresse est relatif au caractère ordinaire (voire trivial) de la marche à pied. Il lui confère (en tant qu'objet d'étude, de sujet de travail ou encore d'objet politique) un statut familier et donc intellectuellement et physiquement accessible qui ne nécessiterait donc pas ou peu d'expertise. L'expérience individuelle de la marche se substituerait à l'expertise scientifique ou opérationnelle alors même que cette expertise apparaît pourtant profondément nécessaire dans le cadre de la mise en œuvre d'un plan piéton, comme pour tout autre schéma directeur.

Cette croyance et cette confusion entre expérience personnelle et expertise professionnelle tend à ralentir considérablement le travail de réflexion préalable à toute mise en œuvre en ce que chacun parce qu'il se considère comme un expert de la marche, relate sa propre expérience, ses propres perceptions et représentations.

Cette confusion au sein des services techniques découle en grande partie de l'ignorance collective du fait que la marche à pied nécessite, au même titre (voire plus encore) que la gestion des autres modes de circulation, une expertise théorique et technique. Il s'agit donc pour la ville d'amorcer un

changement culturel au sein des services, permettant d'envisager l'espace public au prisme du marcheur.

En effet, de la même façon que mes enquêtes sur les représentations des mobilités urbaines pédestres ont pu le démontrer, les individus participant au groupe de travail « Paris Piéton » -groupe constitué pour élaborer et mettre en œuvre la politique en faveur du piéton à Paris- sont largement influencés par la dimension poétique de la marche qui se réfère davantage à la promenade. Ainsi, il a été très longuement question de « promenades urbaines », de « sentiers urbains » et plus généralement de « plaisir ». Il nous aura fallu un certain temps pour admettre collectivement qu'un plan piéton ne pouvait pas s'apparenter à un guide touristique, que ce document se devait technique et, dans une certaine mesure, directif.

2eme constat : Idéalisme versus doctrine

Le second constat que je dresse est étroitement lié au 1er, sans aller jusqu'à dire qu'il en est la cause.

L'équipe « Paris Piéton » a pris forme au début de l'année 2012, l'idée étant de regrouper un représentant de chaque service de la Direction de la Voirie et des Déplacements pour assurer une certaine transversalité en termes de compétences mobilisées bien sûr mais avant tout pour assurer la diffusion de la sensibilisation de la « cause piétonne » à l'ensemble des services. Je n'emploie justement pas le mot « cause » au hasard. En effet, cette équipe Paris Piéton s'est finalement formée avec des individus acquis à la cause piétonne, nous nous le répétions d'ailleurs très souvent lors de nos réunions hebdomadaires « *nous sommes entre nous là, entre gens convaincus* » et cela n'a pas échappé au « *reste du monde* (de la DVD) » à qui il ne fallut pas longtemps pour nous trouver un certain nombre de surnoms liés à notre engagement.

Parce qu'il s'est agi de cela, un engagement. Renforcé justement par ce sentiment d'appartenir à un groupe, à une minorité souhaitant proposer une

gestion alternative des espaces publics et notamment des flux de circulation. On ne disait plus « ça roule » mais « ça marche ».

Le « Paris Piéton » était donc marqué par un certain militantisme en faveur d'une ville apaisée et partagée de façon plus équitable. Cette idéalisation de la ville a certainement –et c'est là mon second constat- participé au ralentissement du processus d'élaboration d'un document plan piéton. En effet notre équipe s'est construite en opposition à une vision que nous considérions comme dépassée de l'espace public, qui nous a conduit à nous différencier dans la forme et pas uniquement dans le fond. Ainsi, nous avions par exemple décidé de nous inscrire dans une démarche « paris piéton » et non pas dans un plan piéton. Ce qui répondait à notre envie d'échapper à la manie des doctrines que nous pensions trop rigides. Nous souhaitions que la démarche soit transversale, que le piéton soit intégré dans tous les chantiers, toutes les doctrines de la DVD et qu'il ne soit pas l'objet d'un seul et unique document. La volonté partagée de formaliser un plan piéton n'est donc finalement apparue que très tardivement, avec entre autre l'arrivée d'un agent dont le poste était entièrement consacré à la politique piétonne à Paris.

3eme constat : du discours à la commande politique

C'est un truisme mais il ne peut y avoir véritablement de politique publique menée à bien que si la commande politique est clairement et précisément formalisée.

Or ce qui a fait défaut à l'élaboration d'un plan piéton parisien réside dans l'ambiguïté permanente entretenue par l'exécutif parisien. La volonté de favoriser la marche est indéniable, elle transparait d'ailleurs dans les discours de Bertrand Delanoë dès son arrivée en 2001 et s'est poursuivie dans ses différents discours et communication en conseil de Paris jusqu'en 2014. Le tournant le plus marquant en matière de politiques en faveur du piéton s'est opéré en 2011. L'extrait (ci-dessous) de la communication de l'ancien maire de Paris en est l'incarnation :

> "(…) *une meilleure répartition de l'espace, avec, en premier lieu, davantage de respect pour les piétons. La marche représente en effet*

plus de la moitié des déplacements à Paris, et nous devions lui donner toute sa place. La surface des trottoirs a ainsi augmenté de 70 hectares en dix ans, et nous avons eu, pour priorité, de les rendre accessibles à tous. Sur ce point, nous devons d'ailleurs accentuer nos efforts. Aussi, avant la fin de l'année, notre assemblée délibérera d'un plan de mise en accessibilité de la voirie, qui visera notamment à l'amélioration des traversées piétonnes.

Toujours pour respecter les piétons, mais aussi pour assurer leur sécurité, et pour lutter contre le bruit, nous allons étendre la limitation à 30 km/h à un nombre beaucoup plus important de voies. Ce sera le cas, en particulier, à proximité des établissements scolaires ou des zones d'activité commerciale très denses. »[8]

Cet extrait illustre également la difficulté à laquelle les services techniques ont dû faire face. En effet, il est bien question de marche et de sa promotion mais il n'est pas mentionné la formalisation d'un plan piéton alors même que le Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (PAVE)[9], la doctrine de désencombrement de l'espace public, la pacification de la circulation et la création de mobilier et outils au service de l'usager piéton y sont explicitement présentés.

Le premier tableau ci-dessous présente différents éléments du programme de la campagne municipale de 2014. J'ai regroupé les éléments de campagne dont les objectifs concourent à promouvoir la marche en ville et les ai organisés en fonction de leur implication directe ou indirecte dans cette promotion.

Les tableaux suivants (tableaux 2, 3 et 4) permettent de mesurer la difficulté avec laquelle les politiques publiques peinent à se saisir de l'objet marche qui

[8] Extrait de la communication du Maire de Paris, Bertrand Delanoë « De nouvelles mobilités pour un Paris regagné » du 23 mars 2011.

[9] Le PAVE concerne l'application réglementaire de la prise en compte du droit pour tous et en particulier pour les PMR à circuler au sein des espaces publics

est pourtant, comme nous l'avons vu, bien présent dans les discours, communications et programmes politiques. Nous pouvons par ailleurs constater que la marche est la plupart du temps, entendue au sens de promenade. Ainsi, la plupart des propositions établies directement en faveur de la marche, concernent la création et/ou l'amélioration d'espaces dévolus aux activités de loisirs. Les espaces dédiés à la fonction de déplacement à pied sont la plupart du temps traités en creux.

Stratégie de promotion de la marche à Paris						
Objectifs directs			**Objectifs indirects**			
I/ Aménager des espaces favorables à la marche à pied	II/ Améliorer le confort des marcheurs	III/ Réduire l'espace consacré aux véhicules motorisés	IV/ Poursuivre le développement du réseau de transports en commun	V/ Réduire l'occupation des véhicules motorisés sur l'espace public	VI/ Eradiquer les déplacements les plus polluants	VII/ Soutenir l'innovation technologique, sociale…

Tableau 2 : Stratégie politique de la ville de Paris en faveur de la promotion de la marche pour la mandature actuelle (2014-2020). Source : données issues du programme de la campagne électorale 2014 et de la feuille de route 2014 de l'exécutif parisien. Réalisation : Roussel, J, 2014

OBJECTIFS DIRECTS		
I/ Aménager des espaces favorables à la marche à pied	**II/ Améliorer le confort des piétons**	**III/ Réduire l'espace consacré aux véhicules motorisés**
✓ Créer dans chaque arrondissement, un quartier, réservé aux piétons et vélos toute l'année. ✓ Transformer des rues ou des boulevards, les weekends et jours fériés, pour le sport, les marchés, activités festives, éducatives ou artistiques. ✓ Réaliser de nouvelles passerelles dédiées aux mobilités douces et aux piétons aux portes de Paris ✓ Faire de la Petite ceinture une grande coulée verte autour de Paris, ouverte aux piétons, à des activités culturelles, sportives ou de jardinage. ✓ Poursuivre la reconquête des berges de Seine. ✓ Accessibilité PMR : Poursuivre la mise aux normes des bâtiments publics et de la voirie en matière d'accessibilité pour les PMR en accélérant les travaux nécessaires. ✓ Création d'un grand « Réseau vert » reliant la Seine, les canaux, la Petite Ceinture, les bois et les grands parcs via des voies piétonnes et cyclables. ✓ Réaliser des ponts jardins piétons enjambant le fleuve pour mieux relier les rives droite et gauche tout en créant des espaces verts : parc André Citroën / rue Wihlem, rue Cuvier / port Henri IV ✓ Ouvrir 200 nouveaux ha à la promenade et aux circulations douces dans les 2 bois, qui doivent être préservés comme poumons verts de la capitale.	✓ Installer des bancs (ou sièges) supplémentaires sur l'espace public : les seniors pourront ainsi fractionner leurs trajets en se reposant en dehors des grands axes ✓ Lutter contre les ilots de chaleur en utilisant l'eau non potable pour rafraîchir la ville ✓ Sécuriser les abords des écoles, des hôpitaux, des maisons de retraite, des stades... ✓ Améliorer l'éclairage et l'appropriation collective des lieux (mise en place d'activités, organisation d'événements socio-culturels, pose de mobilier urbain comme des bancs, des manèges...). ✓ Ouvrir de nouveaux espaces à la détente	✓ Accorder la priorité aux circulations douces et aux piétons sur les grandes places qui feront l'objet d'un plan d'embellissement (Nation, Bastille, Montparnasse, Denfert-Rochereau et Panthéon) ✓ Etendre le dispositif «Paris Respire» ✓ Reconquérir les berges de Seine pour les rendre aux piétons et aux cyclistes, pas seulement durant l'été ou les weekends.

Tableau 3: Objectifs directs liés à la mise en oeuvre de la stratégie globale de promotion de la marche à Paris à l'horizon 2020. Source : données issues du programme de la campagne électorale et de la feuille de route de l'exécutif parisien en 2014. Réalisation : Roussel, J, 2014

OBJECTIFS INDIRECTS			
IV/ Poursuivre le développement du réseau de transports en commun	**V/ Réduire l'occupation des véhicules motorisés sur l'espace public**	**VI/ Eradiquer les déplacements les plus polluants**	**VII/ Soutenir l'innovation technologique et sociale**
✓ Boucler le tramway des Maréchaux à l'ouest de Paris, entre la porte de la Chapelle et le pont de Garigliano ✓ Réaliser le tramway du Grand Paris, qui longera la Seine sur les quais hauts rive droite et se poursuivra à l'est comme à l'ouest, au-delà de Paris ✓ Développer des navettes fluviales publiques, afin d'offrir un mode de déplacement complémentaire aux Parisiennes et aux Parisiens via un axe structurant de Paris ✓ Améliorer l'offre de bus et de métros pour en augmenter la fréquence, ainsi que l'amplitude d'ouverture. Les lignes 1 et 14 puis la ligne 4 seront ouvertes toute la nuit durant les week-ends. ✓ Pour faciliter l'utilisation des transports, création d'un Pass Mobilités permettant d'accéder aux transports en commun, Vélib, Autolib', et à l'offre de taxis. ✓ Favoriser la création de la ligne 19 du Grand Paris, véritable métro fluvial sur l'ensemble du bief de la Seine, de Vitry-sur-Seine à Suresnes.	✓ Mobiliser les places de parkings inutilisées des bailleurs sociaux et lancer un plan de reconquête des parkings souterrains. ✓ Développer des services de guidages vers les places de parking libres ✓ Développer l'arrivée de marchandises via la Seine, afin de réduire le trafic de poids lourds pour désencombrer Paris et réduire la pollution de l'air.	✓ Eradiquer le diesel, en commençant par les véhicules les plus polluants tels que les cars de tourisme ✓ Faciliter le quotidien des cyclistes, notamment en construisant 700 kilomètres de nouvelles pistes cyclables. ✓ Demander à l'état de rééquilibrer la fiscalité d'Etat sur le diesel ✓ Aménager des itinéraires cyclables continus: une voie nord-sud, une voie reliant les bois, une autre sur les Champs Elysées, une grande rocade autour de Paris et des liaisons vers la métropole par les Portes de Paris, le long des voies ferrées et de la Seine. ✓ Les places de la Bastille, de la Nation, de Montparnasse, Denfert-Rochereau et la place du Panthéon seront aménagées pour les circulations douces. ✓ Doter les gares, les collèges, les lycées, les universités, les hôpitaux et les musées de stations Vélib' et de garages à vélos	✓ Promouvoir une cuisine de rue ✓ Mettre en place des conditions de stationnement privilégiées pour les voitures en autopartage. ✓ Développer des services d'information par smartphone pour guider les usagers vers les places de stationnement libres ✓ Développer des espaces de co-working afin de limiter les déplacements et créer du lien social et des passerelles entre les structures existantes. ✓ Développer l'art et la culture dans la ville ✓ Développer des services d'information par smartphone, terminal mobile ou panneaux à information variable pour guider les usagers vers les places libres dans les parkings ✓ Etendre à toute la ville le réseau gratuit Paris Wifi, à terme, il ne faudra jamais marcher plus de 5 minutes avant d'arriver à un point de connexion. ✓ Installer des écrans interactifs dans l'ensemble des arrondissements, dans les rues (abribus par exemple)

Tableau 4: Objectifs indirects liés à la mise en œuvre de la stratégie globale de promotion de la marche à Paris à l'horizon 2020. Source: données issues du programme de campagne électorale et de la feuille de route de l'exécutif parisien 2014. Réalisation : Roussel, J, 2014

La commande politique n'a donc jamais été véritablement formalisée entre 2011 et 2014. La DVD a été fortement encouragée à travailler sur la question de l'usager piéton sans que cela ne soit officialisé politiquement. Cela constitue sans doute le frein le plus important à la concrétisation d'un document plan piéton pour la ville de Paris puisque de fait, sans commande et sans délibération, aucun budget suffisamment conséquent n'a jamais été alloué pour une quelconque mise en œuvre.

Vers la formalisation d'un plan piéton en 2016

Le groupe de travail « Paris Piéton » s'est inscrit comme je le disais plus avant, dans une « démarche » permettant de favoriser l'usager piéton en plaçant celui-ci au centre de l'espace public. Le piéton s'est ainsi vu attribuer le statut d'usager universel et semble même -dans les discours politiques- incarner la figure du Parisien. L'usager piéton et le Parisien seraient donc une seule et même figure, n'en déplaise à certains et notamment aux automobilistes que l'ancien Maire de Paris n'hésitait pas à pointer du doigt.

> *« Rive droite, il s'agira de transformer une voie autoroutière en boulevard parisien, que l'on pourra traverser, sur lequel on pourra se promener. Les files de circulation seront limitées à 6 mètres de largeur, ce qui laissera la possibilité de marcher au bord du fleuve, et de retrouver ainsi le sens de la flânerie, qui participe de l'esprit de Paris. (…) Et nous envisageons aussi, comme au Port des Célestins, de créer des espaces piétonniers, où pourront s'imaginer des activités très diverses, dédiées à la culture, au commerce, à la convivialité.*
>
> *Quant à la rive gauche, ce que nous vous proposons est clair : la fermeture des quais bas au trafic automobile, sur 2,3 km, entre Solferino et l'Alma, à partir de l'été 2012, et un itinéraire cyclable continu d'Ivry à Issy. Sur ce vaste espace, nous pouvons donc laisser libre cours à l'inspiration et à la création. Aucune idée ne doit être écartée a priori. Il y aura là des cafés, des boutiques, des activités nocturnes, des terrains de jeux, des animations pour les enfants, des cinémas en plein air... Bref, la vie va revenir au bord de la Seine. A titre d'exemple, et sans entrer à ce stade dans le détail, je tiens à mentionner le port de Solferino, site exceptionnel*

aujourd'hui occupé par un parking, et qui pourra devenir un lieu de promenade et de culture. »[10]

« Mais dans la mesure où les industries toxiques ont pratiquement disparu de notre ville, il faut bien l'admettre, c'est la voiture qui constitue aujourd'hui la principale source de pollution. Il est donc nécessaire de continuer à réduire son influence. Cela implique en premier lieu de rééquilibrer l'espace public au bénéfice des modes de déplacements alternatifs. C'est le sens du transfert aux piétons et aux cyclistes depuis 10 ans de 75 hectares de chaussée dominés jusqu'alors par la voiture. Cette reconquête se poursuit sur les boulevards des maréchaux et les voies sur berge, où l'environnement urbain gagnera en salubrité, mais également en beauté, en convivialité et en dynamisme économique. »[11]

La conséquence directe de l'omniprésence de la marche sans commande politique formalisée est le traitement « en creux » de la marche.
La promotion de la marche a longtemps été appréhendée non pas comme objectif mais comme moyen par lequel servir d'autres politiques destinées à améliorer la qualité de l'air, à lutter contre la pollution ou encore à réduire la place accordée à la voiture et sa vitesse de circulation.

Depuis le printemps 2014, la nouvelle Maire de Paris, Anne Hidalgo poursuit cet élan volontariste et a marqué son engagement en faveur des mobilités douces en confiant la délégation Voirie, Transports, Déplacements et Espaces Publics à un adjoint écologiste. Au-delà des négociations politiques qui ont menées à cette nomination, le retour d'un élu écologiste à cette délégation (après Denis Baupin en 2001-2008) symbolise fortement la volonté de la mairie de Paris de poursuivre son engagement en faveur des mobilités douces et notamment de la marche.

---

[10] Source : Extrait de la communication du Maire de Paris sur les voies sur berges du 6 juillet 2010.

[11] Source : extrait de la communication du Maire de Paris sur la lutte contre la pollution du 12 novembre 2012.

« (…) *la reconquête des berges participe aussi de la reconquête démocratique dont nous avons fait une priorité. Nos objectifs sont en effet les mêmes que ceux qui ont prévalu sur la rive gauche, mais ils font une place importante aux principaux chantiers de cette mandature. La réduction de la pollution, c'est l'enjeu de santé publique numéro 1 sur lequel nous ne pouvons pas transiger. Et je le redis avec force, la diminution de la part de circulation automobile dans notre ville, qui s'observe depuis des années, c'est une tendance forte que j'assume pleinement, et j'assume la poursuite de cette tendance. Il faut bouger autrement. La mobilité, oui, mais plus la mobilité au diesel, plus la mobilité qui génère ce risque majeur de santé publique sur nos concitoyens.*

C'est pourquoi je souhaite que la voie Georges Pompidou, ou une partie d'entre elle, selon le scénario qui sera choisi, soit rendue aux piétons et aux cyclistes, ce dès 2016, au printemps 2016. En effet, à la continuité piétonne doit s'adjoindre une continuité cyclable, selon les modalités qui garantiront les meilleures conditions de sécurité, et en cohérence avec le programme Vélo 2015-2020, que Christophe NAJDOVSKI a présenté et porte avec beaucoup de talent pour nous tous.

Il s'agit donc de restituer aux Parisiens un espace de respiration et de promenade dans le centre historique de Paris, un espace qui évolue au fil des saisons et d'activités gratuites à destination de tous les publics. Malgré les difficultés liées au site, l'accessibilité de tous, et en particulier des personnes en situation de handicap, c'est un défi majeur que de reconquérir ces berges de Seine. »[12]

Néanmoins, la formalisation d'un plan piéton n'a pas été le chantier prioritaire engagé en début de mandature. La priorité a en effet été donnée au développement de la pratique du vélo avec l'adoption en avril 2015 d'un nouveau plan vélo (adopté à l'unanimité au Conseil de Paris), d'une ambition inédite pour faire de Paris l'une des capitales mondiales du vélo. Mon expérience au sein du cabinet de l'élu en charge de la délégation que j'évoquais plus haut me permet pourtant d'affirmer que la promotion de la marche est pourtant un enjeu fort et un objectif poursuivi avec conviction mais auquel une nouvelle fois il n'a pas été donnée la priorité.

[12] Source : extrait de la communication de la Maire de Paris sur l'aménagement des Berges de Seine Acte II du 27 mai 2015.

Cela tient selon moi à plusieurs facteurs :

- pas ou peu de lobbying piéton crédible : le sentiment d'appartenance à ce mode de déplacement est quasi nul en ce que tout le monde marche, donc personne ne se mobilise (Olson, 1978).

- la croyance qu'il n'y a pas ou peu de possibilité de mesurer les effets d'un plan piéton (croyance issue en partie de la prégnance de l'ingénierie dans la culture française de l'aménagement).

- le manque d'imagination relatif aux solutions techniques ou juridiques à mobiliser (le problème se pose en effet dans une moindre mesure pour l'amélioration de la cyclabilité puisque la plupart des aménagements cyclables doivent répondre à des normes strictes, et donc fortement cadrées et de ce fait rassurantes pour les services techniques).

Cela étant dit, si l'adoption du Plan Vélo s'est constituée comme le chantier prioritaire du début de mandature, l'élaboration d'une politique en faveur de la marche (par la concrétisation d'un document Plan Piéton), se dessine actuellement et devrait aboutir à une présentation en Conseil de Paris à l'automne 2016 (documents 1 et 2):

Délibération affichée à l'Hôtel de Ville
et transmise au représentant de l'Etat
le 23 décembre 2015

CONSEIL DE PARIS

Conseil Municipal

Extrait du registre des délibérations

Séance des 14, 15 et 16 décembre 2015

2015 V 380 Vœu en faveur d'un plan piéton.

Le Conseil de Paris, siégeant en formation de Conseil municipal,

Considérant la volonté de la majorité municipale de promouvoir des modes de déplacements alternatifs afin de faire de Paris une ville plus apaisée et pour lutter contre la pollution liée aux transports carbonés ;

Considérant les actions de la Ville de Paris pour promouvoir des zones plus accessibles aux piétons : opération « Paris respire », zones de rencontre, expérimentation de nouveaux marquages au sol, aménagements des places parisiennes et des berges de Seine ayant notamment pour objectif un meilleur accès à l'espace pour les piétons ;

Considérant les bienfaits de la marche, activité ouverte à tous, même au public plus fragile, pour la santé et le bien-être mais aussi pour la qualité de vie en termes d'ambiance urbaine et de vitalité commerciale ;

Considérant que la marche est le moyen de locomotion le plus utilisé dans Paris intra-muros et représente 61% des déplacements ;

Considérant les nombreux obstacles rencontrés par les Parisiens sur le réseau de trottoirs de la ville d'autant plus dommageables pour les personnes à mobilité réduite ;

Considérant l'ambition de la Ville pour promouvoir des modes de transports respectueux de l'environnement comme l'a prouvé la présentation d'un programme vélo pluriannuel ;

Considérant la délibération 2015 DVD 238 qui propose la réactivation de la Commission extra-municipale des déplacements et de l'espace public, et qui indique que la première séance de la commission sera consacrée aux piétons ;

Sur proposition de MM. Jean-Bernard BROS, Buon-Huong TAN et des élus du Groupe RGCI,

Se prononce en faveur de :

- l'élaboration d'un plan piéton, dont les modalités seront discutées en Commission extra-municipale des déplacements et de l'espace public,

- un plan piéton proposant des actions en matière de désencombrement des trottoirs, de marquage au sol, d'accessibilité pour les différents publics (politique enfance, jeunesse, personnes âgées, égalité hommes/femmes…), de reconquête d'espaces délaissés et/ou mal sécurisés, de promotion de la marche dans les actions d'éducation à la santé,

- l'étude des modalités de construction d'un « réseau vert », maillage permettant d'explorer toute la ville à pied sans rupture urbaine,

- la présentation de ce plan piéton en Conseil de Paris en 2016.

Document 1 : Délibération du Conseil de Paris (décembre 2015), relative à l'élaboration d'un plan piéton pour la ville de Paris. Source : Paris.fr, 2015

Délibération affichée à l'Hôtel de Ville
et transmise au représentant de l'Etat

le 23 décembre 2015

CONSEIL DE PARIS

Conseil Municipal

Extrait du registre des délibérations

Séance des 14, 15 et 16 décembre 2015

2015 V 379 Vœu relatif à la place du piéton et de la personne à mobilité réduite dans l'espace public.

Le Conseil de Paris, siégeant en formation de Conseil municipal,

Considérant qu'avec une part modale d'environ 60% la marche à pied est de loin le principal moyen de déplacement dans Paris ;

Considérant qu'en dépit de cette part majoritaire dans les déplacements, l'espace public réserve encore globalement une part insuffisante aux circulations piétonnes par rapport aux circulations automobiles, alors même que la Ville de Paris encourage le développement de toutes les mobilités douces et actives parce qu'elles sont bonnes pour la santé, bonnes pour la qualité de l'air, bonnes pour le climat, et même bonnes pour le pouvoir d'achat ;

Considérant que l'espace public réservé aux piétons et aux personnes à mobilité réduite est de plus en plus utilisé, certes de manière licite, par d'autres modes de déplacements plus rapides (patins et planches à roulettes, trottinettes, gyropodes), créant un sentiment d'inconfort et de danger notamment auprès des piétons séniors ;

Considérant que les piétons sont les premières victimes des accidents de la circulation à Paris avec 46% des tués et 34% des blessés graves en 2012 ; qu'ils sont également les blessés les plus fragiles avec une part de 11,7% des blessés qui fait l'objet d'une hospitalisation de plus de 24 heures ; et que les seniors sont à cet égard une population particulièrement fragile ;

Considérant que les Parisiennes et les Parisiens ont montré, en votant massivement pour le projet « Paris aux Piétons » du budget participatif 2015, qu'ils considéraient comme une priorité le rééquilibrage de l'espace public au profit des piétons et des personnes en situation de handicap ;

Considérant que cette priorité a été réaffirmée dans le 11ème arrondissement, d'une part par les votes des projets de la rue de Charonne et de la rue de la Folie Méricourt au budget participatif 2015, et d'autre part par le vœu sur le code de la rue voté à l'unanimité du Conseil de Quartier Nation Alexandre Dumas lors de la réunion plénière du 13 octobre dernier ;

Sur proposition de Mme Joëlle MOREL, M. David BELLIARD et des élu-e-s du Groupe Écologiste de Paris,

Émet le vœu que :

- dans le cadre d'un « Plan Piéton », la Ville engage dès 2016 l'amélioration de la sécurité et du confort des traversées piétonnes, en ciblant les sites les plus accidentogènes pour les piétons,

- ce projet soit également l'occasion de réaffirmer et de renforcer le statut prioritaire du piéton dans l'espace public parisien, en intégrant la problématique posée par les nouveaux moyens de déplacement individuels (patins et planches à roulettes, trottinettes, gyropodes),

- à cette fin, en s'appuyant notamment sur les travaux déjà engagés dans le 11ème, la Ville conçoive une démarche pédagogique de code de la rue visant à sensibiliser les Parisiennes et les Parisiens aux règles d'usage et de partage de l'espace public, pour un meilleur respect mutuel et une cohabitation apaisée des différents usagers.

Document 2 : Délibération du Conseil de Paris (décembre 2015), relative à une meilleure prise en compte de l'usager piéton et des personnes à mobilité réduite sur l'espace public. Source : Paris.fr, 2015

Ma participation à la démarche Paris Piéton et à la vie du Cabinet de l'élu en charge des déplacements me permet d'affirmer que, ce qui a fait défaut à la collectivité parisienne pour aboutir à l'élaboration d'un plan piéton –outre les constats que j'ai présentés- réside principalement dans l'absence d'une « boite à outils » opérationnels. Ces outils doivent, selon moi, être issus de la recherche scientifique, en cela, je souhaite que cette thèse de doctorat puisse d'une façon ou d'une autre servir son élaboration. J'entends bien le fait que les résultats de la recherche ne puissent pas être directement transposables en outils opérationnels mais j'espère néanmoins qu'ils pourront apporter des clefs permettant de les convertir au service de l'opérationnel.

Je l'ai dit à plusieurs reprises dans ce premier chapitre, il y a, dans nos sociétés, un regain d'intérêt pour la marche.
Pour preuve, les Appels à Communication de la plupart des colloques portant sur la marche sont très souvent introduits en présentant le « *regain d'intérêt*[13] » comme légitimant l'organisation d'un évènement scientifique autour de cet objet. La recherche n'a donc pas fini de se questionner sur les mobilités urbaines pédestres et cela de façon multi-pluri-inter disciplinaire et scalaire.
Dans le monde opérationnel, on se saisit également de cet objet que l'on souhaite promouvoir puisqu'il symbolise la ville à « l'échelle humaine ». Au niveau opérationnel, les questionnements sont en effet relatifs à la promotion de la marche à pied et à ce qu'il faut mettre en œuvre pour la promouvoir.
Mais le faut-il vraiment ? Doit-on véritablement répondre à toutes les injonctions de la ville durable ?

Il n'y a pas une seule réponse, cela dépend de ce pourquoi on souhaite promouvoir la marche et donc dépend de qui veut la promouvoir.

Dans le cas de la ville de Paris, la motivation première est la lutte contre la pollution de l'air (permettant de répondre à des enjeux de santé publique et de préservation de l'environnement) laquelle suppose l'élaboration de différents plans de déplacement permettant le report modal vers les mobilités plus soutenables telles que la marche et le vélo.
Cependant, comme les résultats de cette recherche le montrent, les gens ne marchent pas principalement pour ces raisons-là. Certes, les marcheurs considèrent que le bénéfice engendré pour leur santé est notable mais il s'agit plutôt d'un « bonus », plus rarement d'un motif. Ils marchent moins encore par conscience écologique.
Les marcheurs sont d'ores et déjà très nombreux à Paris ce qui laisse finalement une marge de progression assez faible en terme de report modal. En effet, les Parisiens (au

[13] « *Le regain d'intérêt pour la marche est notoire dans des pratiques artistiques actuelles, l'engouement pour les promenades urbaines, les bénéfices attendus pour la santé ainsi que dans de nouvelles stratégies métropolitaines.* » Le génie de la marche, Colloque International, 31 mai-7 juin 2012, Cerisy-La-Salle.
« *La marche en ville bénéficie, aujourd'hui, d'un regain d'intérêt qui se manifeste par le renouvellement des politiques piétonnes dans de nombreuses villes du monde… »* Colloque International « The intricacy of walking and the city. Methods and Experiments, 21-23 janvier 2015, Groupe transversal Mobilités Urbaines Pédestres, Labex Futurs Urbains, Université Paris Est.

sens large) marchent qu'ils en soient conscients ou non, qu'il s'agisse de promenade mais surtout de déplacement lorsqu'ils utilisent les transports en commun notamment (dans les couloirs de métro et en début et fin de chaine de déplacement).
La marche utilitaire, comme mode de déplacement, c'est précisément sur les conditions de sa pratique qu'il faudra que Paris bâtisse son Plan Piéton. Le véritable enjeu pour la ville de Paris réside principalement dans la qualité de ses espaces publics qu'elle doit maintenir et améliorer pour satisfaire ceux qui se déplacent à pied quotidiennement et éventuellement convaincre certains de se déplacer davantage à pied.

Le désir de faire de Paris une ville de la marche s'est exprimé dans les discours politiques dès l'investiture de l'ancien Maire de Paris, Bertrand Delanoë et de ses adjoints successifs en charge de la voirie, des transports, des déplacements et de l'espace public.
Les services techniques se sont organisés pour répondre à ce désir en tentant d'élaborer une stratégie en faveur de la marche à Paris. Des renforts en effectifs (essentiellement des stagiaires) ont d'ailleurs été à de nombreuses reprises, mobilisés pour participer à l'élaboration de cette stratégie.
Un groupe de travail « Paris Piéton » interne à la DVD, piloté par l'Agence de la Mobilité de la ville, a bien été créé dès le printemps 2012. Ce groupe de travail s'est même élargi à d'autres directions de la ville à l'occasion de séminaires, faisant parfois appel à des chercheurs et experts de la mobilité et des usages de l'espace public.

Toutefois, entre mars 2011 et juillet 2015 (période à laquelle j'ai pu participer et observer l'intérieur du système), la ville de Paris, contrairement à de nombreuses villes françaises et du monde, n'a pas su concrétiser de Plan Piéton.
Cette thèse de doctorat, parce qu'elle est en partie façonnée par ma participation à l'élaboration de ce futur plan, sans toutefois avoir été pensée comme pouvant être le résultat d'une analyse à la croisée de la sociologie des organisations et des sciences politiques, ne saurait rendre compte des raisons plus profondes de ce retard en matière de politique en faveur de la marche. Cela étant dit, ce retard promet peut être au contraire l'élaboration d'une politique réfléchie, en faveur des mobilités urbaines pédestres qui sont rappelées comme une priorité par les Parisiens lors des instances participatives (cf budget participatif 2015).

CHAPITRE 2 : LES MOBILITES URBAINES PEDESTRES *IN & EX SITU*

Il sera question dans le second chapitre, de présenter en détail les choix méthodologiques qui m'ont permis d'appréhender les mobilités urbaines pédestres *in* et *ex situ*. Il m'est apparu en effet indispensable de croiser d'une part le « comment » et le « pourquoi » en observant et interrogeant les marcheurs lors de leur déplacement mais également lors de séances en groupe de discussion nous permettant d'accéder ainsi à leur(s) représentation(s), lesquelles participent de l'émergence de certains comportements.

Ainsi, je présenterai en premier lieu les résultats issus de la phase exploratoire, laquelle rendra compte de la façon dont j'ai choisi d'appréhender les mobilités urbaines pédestres *in situ*, le choix de la population cible, les temporalités et les différents sites sélectionnés pour réaliser mes premières enquêtes.

Je présenterai ensuite la méthode des groupes de discussion par laquelle j'ai choisi de tester les hypothèses consolidées ou nouvellement formulées suite à la phase exploratoire.

Je m'attacherai à questionner le rôle de l'environnement tridimensionnel dans les comportements de marche et en particulier celui de la spatialité.

2.1. L'APPREHENSION DES MOBILITES URBAINES PEDESTRES *IN SITU*

J'ai choisi d'appréhender les mobilités urbaines pédestres dans leur pratique quotidienne en mettant en place un protocole méthodologique (figure 6) couplant l'observation et la passation de questionnaires sur les mêmes sites. J'entends par pratique quotidienne la mise en place -consciente ou non de la part des sujets- de routines de déplacement, d'actions systématisées qu'il me paraît nécessaire d'observer et d'interroger pour mieux comprendre le déplacement à pied.

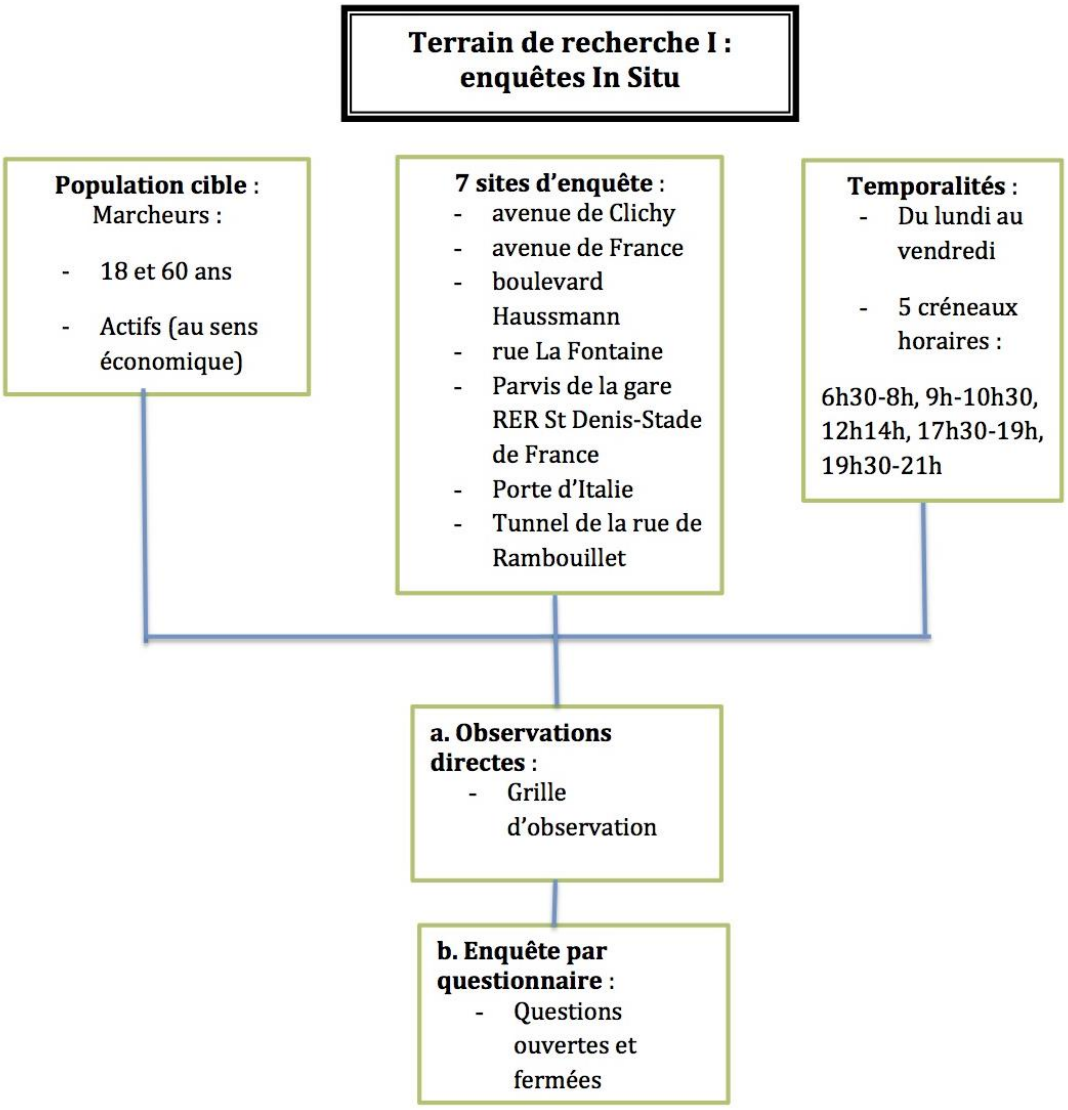
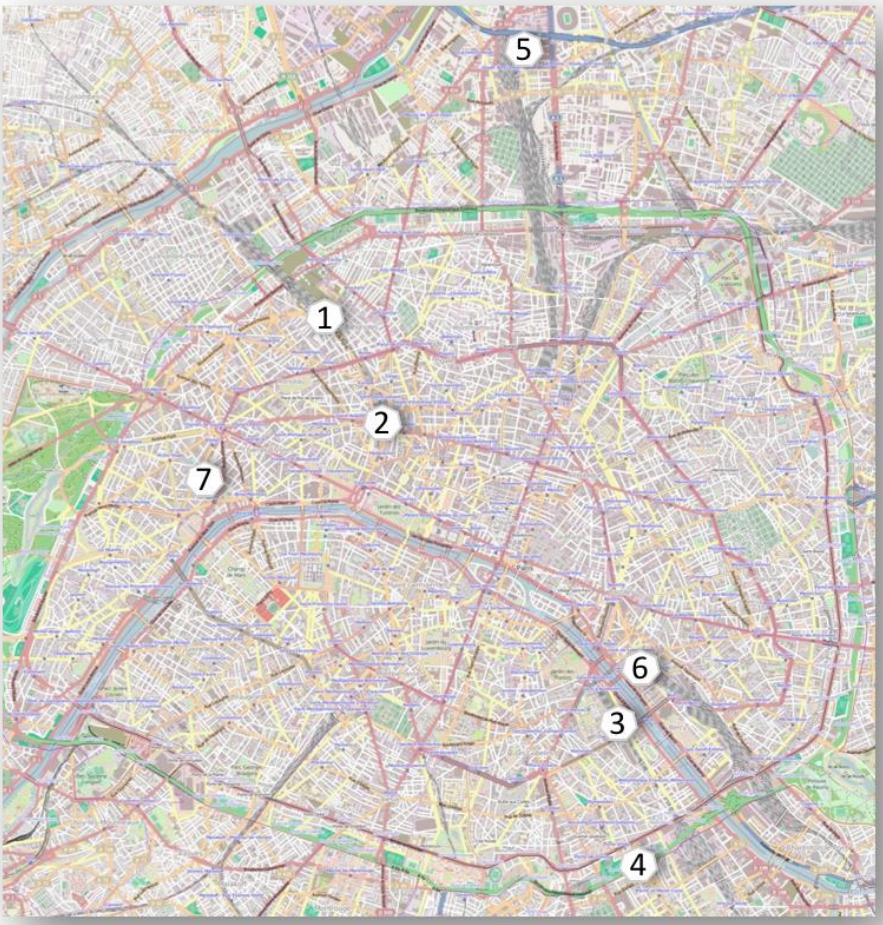


Figure 5 : Modalités de l'étude de la marche *in situ* (terrain I). Réalisation : Roussel, J, 2012



Carte 2 : Localisation des sept sites d'enquête de l'étude de la marche *in situ* (terrain I). Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne. Réalisation : Roussel, J, 2015

J'ai sélectionné ces différents sites parisiens et extra-parisiens en ce qu'ils offrent des situations de marche différentes et très contrastées, ce qui représente une condition indispensable pour tester différentes hypothèses propres à chacun des sites mais permet en premier lieu de tester l'hypothèse selon laquelle la spatialité influence les comportements de marche. Les différences significatives que j'avais constatées par « pré-observation » se sont en effet confirmées et m'invitent à affirmer que les comportements de marche vont différer en fonction de la spatialité, les résultats seront présentés dès le second chapitre de ce mémoire.

2.1.1. L'observation et l'enquête par questionnaire

> « *Le travail de terrain sera envisagé ici comme l'observation des gens in situ: il s'agit de les rencontrer là où ils se trouvent, de rester en leur compagnie en jouant un rôle qui, acceptable pour eux, permette d'observer de près certains de leurs comportements et d'en donner une description qui soit utile pour les sciences sociales tout en ne faisant pas de tort à ceux que l'on observe* » (HUGHES, E.C. 1996).

J'ai procédé selon la méthode d'observation directe, laquelle nécessite cependant la définition d'un cadre afin de rendre l'observation répétable et « contrôlable ».

J'ai alors développé des hypothèses opérationnelles après avoir identifié un certain nombre de variables qui pourraient influer sur les comportements de marche en ville. Les variables indépendantes, celles que nous allions manipuler pour mesurer les variables dépendantes, étaient de trois types :

- individuelles, donc relatives aux caractéristiques du sujet en marche.
- extra-subjective (la météo, l'aménagement, la temporalité, le paysage, les nuisances urbaines ou encore l'ambiance)
- sociales, donc relatives à l'autre que soi

Je souhaitais observer les différences comportementales des marcheurs en fonction des trois dimensions évoquées plus haut, pour mesurer leur influence sur ce que j'avais défini comme variables dépendantes, à savoir, le rythme de marche, les expressions du visage, l'orientation du regard ou encore le fait pour le sujet de faire le choix de s'arrêter ou non dans l'espace marché (la halte). Le choix des variables s'explique par des raisons pragmatiques, elles sont en effet facilement observables donc potentiellement mesurables.

L'objectif de la phase d'observation était le recueil de données sur sept sites d'enquête (présentés plus après) que nous avions retenus en prenant soin d'observer les comportements de marche au prisme de la temporalité (qui induit des changements de fréquentation sociale, de densité, de représentations), de la morphologie propre à

chaque site, de la desserte en transport en commun etc. afin de permettre l'identification de différents contextes de marche. Les individus qui s'inscrivent dans ces environnements, créent des situations de marche, lesquelles sont donc définies, selon des variables sociales, individuelles, spatiales et temporelles.
En affirmant que je souhaitais réaliser des observations sur différents sites à des moments différents de la journée, j'émettais d'ores et déjà l'hypothèse selon laquelle l'espace, la temporalité, et l'altérité provoquent certains comportements de marche.

J'ai réalisé une enquête par questionnaire sur chacun des sites et à différents créneaux horaires que j'avais définis également pour la phase d'observation afin :

- de compléter l'observation des comportements des marcheurs de ces sites par des données verbales

- de comparer la différence entre les comportements observés et le discours recueilli (Quelle est la part des comportements conscients/inconscients lors des déplacements à pied et quels sont-ils ?). Je formulais donc l'hypothèse selon laquelle il y aurait une différence entre ce que nous allions observer et ce qui allait être dit par les marcheurs de ces espaces publics. Je présenterai les résultats de mon hypothèse plus après, compte tenu du fait que cette hypothèse est d'ores et déjà partiellement validée via les réponses de certains sujets qui déclaraient « ne pas être en train de marcher » (ce qui nous a permis d'affirmer par ailleurs l'existence de différents types de marche urbaine).

Ces méthodes de recueil de données sont complémentaires, elles permettent, de savoir à la fois ce que les individus font (comment ils marchent dans une situation précise) et ce qu'ils disent/expliquent de cette situation (pourquoi ils marchent de telle ou telle façon, quelles sont leurs stratégies de déplacement à pied).

La Population

J'ai choisi de cibler une population d'« actifs » en ce qu'elle est selon moi, la population qui pratique les mobilités urbaines pédestres de la façon la plus ordinaire et routinière mais également car cette population soulève des enjeux urbanistiques et de politique publique. Ce choix m'a permis en effet d'appréhender le déplacement à pied du quotidien qui correspond le mieux aux comportements que je choisis d'étudier.

J'ai donc écarté de l'enquête :

- Adolescents
- Enfants
- Handicapés moteurs et/ou sensoriels
- Marginaux/SDF
- Personnes présentant des troubles mentaux
- Seniors
- Touristes

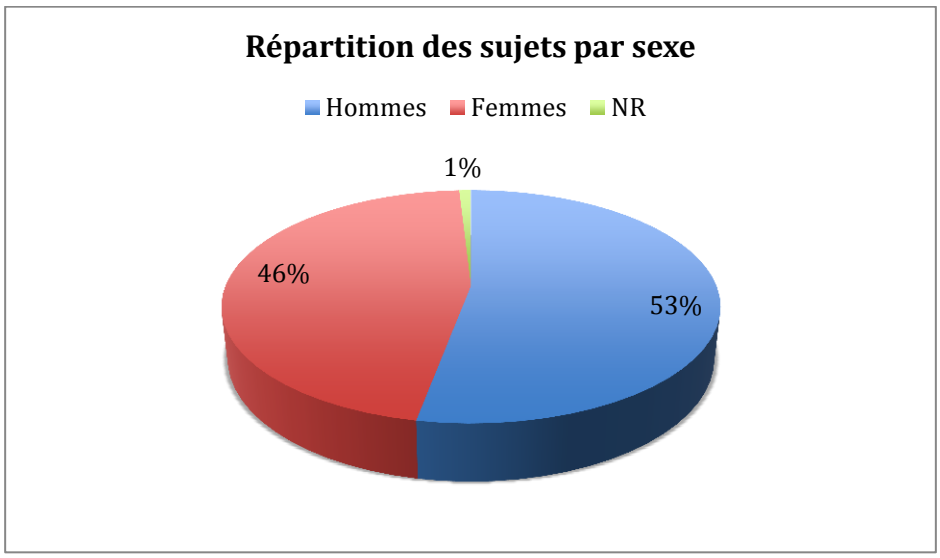
Ces sujets ne font pas l'objet de la recherche (ou ont été écarté de l'analyse lorsqu'ils n'avaient pas été identifiés lors des enquêtes), en revanche, leur présence a un impact sur les comportements de ceux que j'ai choisi d'observer et d'interroger, impact que j'ai pris en compte et que j'ai tenté de mesurer.

Précisons ici que j'ai porté une attention particulière et systématique à l'étude de la différence comportementale entre les hommes et les femmes afin de mettre en évidence la variable genre dans les comportements de marche et dans le confort/inconfort ressenti à propos desquels je faisais l'hypothèse d'une différence marquée. Je présenterai les résultats de l'analyse des comportements au prisme du genre au chapitre suivant.

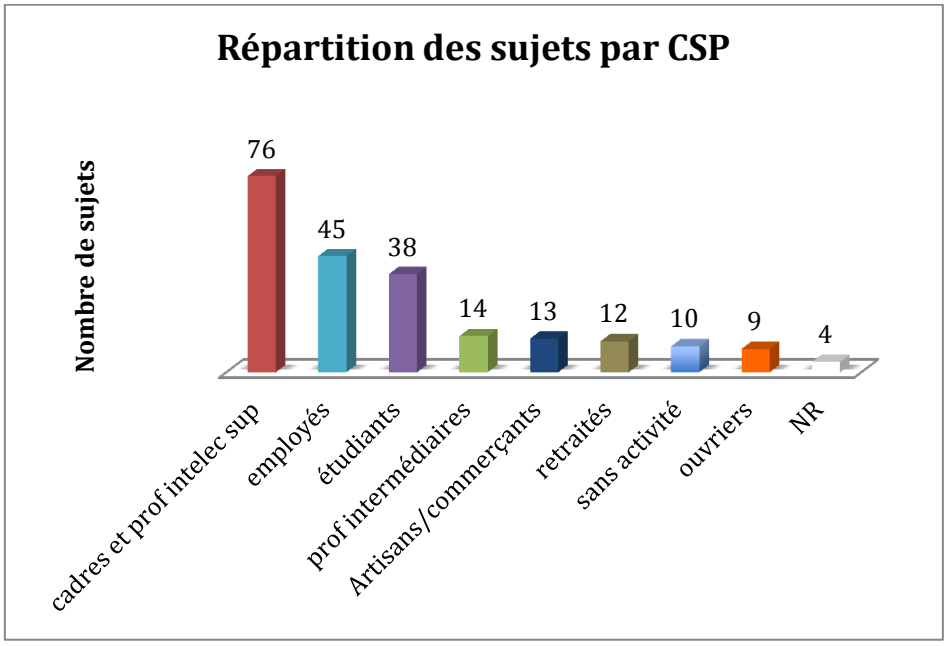
L'échantillon global (tous sites confondus) enquêté par questionnaire est composé de 221 sujets dont 46% de femmes et 53% d'hommes (1% Non Renseigné soit NR).

Les sujets interrogés sont âgés de 19 à 69 ans mais la répartition par tranche d'âge (INSEE) est assez inégale avec une surreprésentation des sujets âgés de 19 ans à 54 ans et une représentation beaucoup moins importante des sujets âgés de 55 ans à 64 ans.

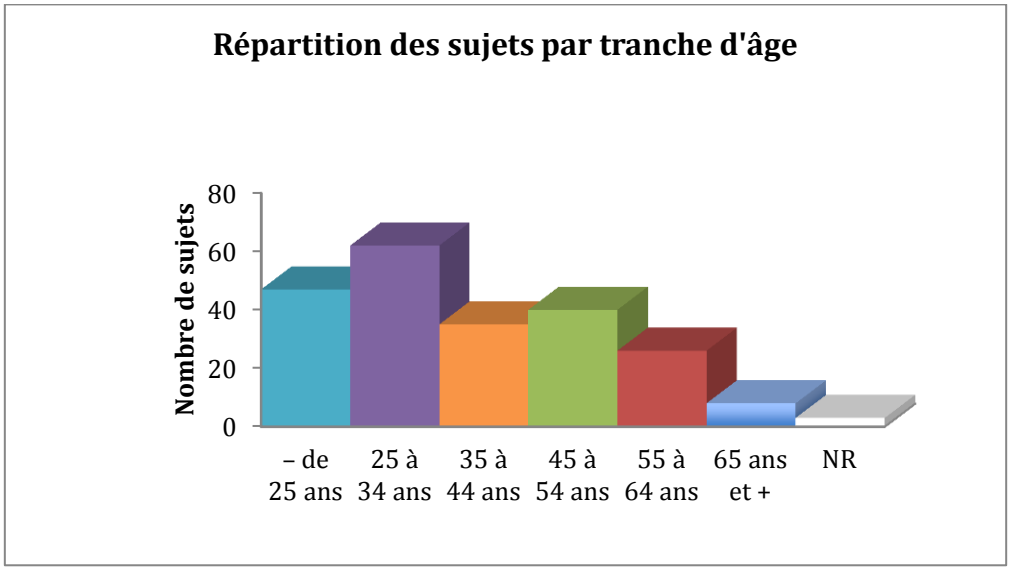
A noter : 87% de l'échantillon est composé par des sujets « actifs » (au sens économique). L'échantillon est donc composé par des sujets ayant des rythmes de vie et des routines de déplacement (à pied) qui m'intéressent.



Graphique 1 : Une répartition sexuée presque égalitaire des sujets interrogés *in situ* (tous sites confondus). Source : données issues du corpus de l'enquête *in situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2013



Graphique 2 : Surreprésentation des cadres et professions intellectuelles. Répartition par CSP des sujets interrogés in situ (tous sites confondus). Source : données issues du corpus de l'enquête *in situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2013



Graphique 3 : Répartition inégale des sujets interrogés *in situ* (tous sites confondus) en faveur des 19-54 ans. Source : Données issues du corpus de l'étude *in situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2013

Les Temporalités

Concernant les créneaux horaires d'observation et de passation des questionnaires, je partais du postulat que cette variable provoquait des comportements différents et avais donc retenu des créneaux horaires dont je faisais l'hypothèse qu'ils allaient marquer la différence comportementale. J'avais inscrit mes enquêtes dans une temporalité « semaine » en excluant volontairement les « week-end » pour observer et interroger les sujets dans leur fonction « d'actifs » et donc dans leur routine de déplacement.

J'ai retenu cinq créneaux horaires correspondant pour chacun à une hypothèse spécifique :

- Le « petit matin » : 6h30- 8h, étant donné la période d'observation et de lancement de mes enquêtes (hiver-printemps 2013), il faisait encore nuit à ces heures. Dans les représentations collectives la fin de « nuit » (qui marque le début de journée) est moins inquiétante que le début de la nuit ou le cœur de nuit pour différentes raisons telle que la présence de l'autre qui nous ressemble et dont le motif de présence est, dans la plupart des cas le même que le sien. L'hypothèse sous-jacente à cette temporalité était donc celle d'une marche relativement rapide et automatisée sans stratégie d'évitement particulière (si ce n'est sur le site le plus inconfortable que j'ai sélectionné).

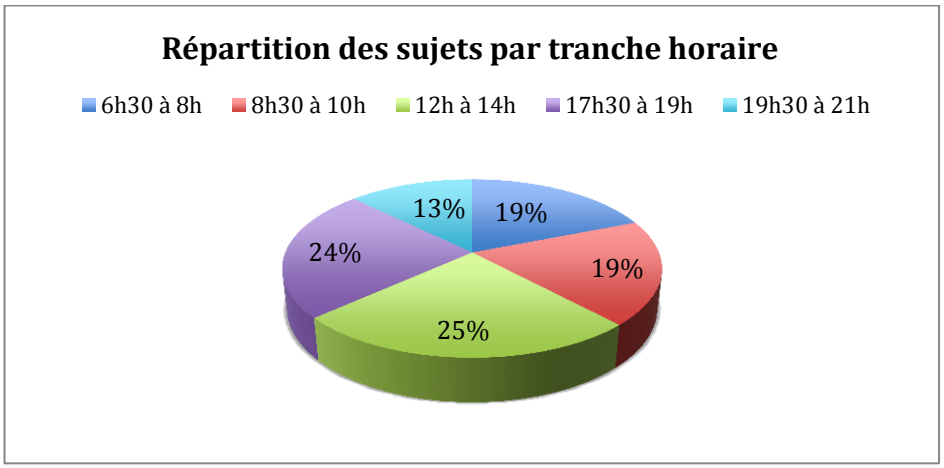
- La matinée**,** créneau du matin plus tardif: 9h-10h30, c'est également le moment pendant lequel les individus se rendent sur leur lieu de travail, ils peuvent donc être pressés, comme pour le précèdent créneau, en revanche il fait tout à fait jour et les rues sont plus animées, les commerces ouvrent leurs portes, les services techniques municipaux font leur apparition, ce qui est potentiellement « rassurant » mais peut également provoquer un certain inconfort dans la mesure où le trottoir est davantage encombré… Je souhaitais tester l'hypothèse selon laquelle cette temporalité correspond à un moment de marche durant lequel le rapport à l'autre est peu anxiogène.

- La pause déjeuner : 12h-14h, c'est le moment de « détente », de pause, la rupture de la journée. Je peux observer des individus accompagnés par leurs collègues…

et je faisais l'hypothèse que marcher à plusieurs influence le rythme et les stratégies de marche.

- La sortie du travail : 17h30-19h, ce créneau correspond à la fin de journée, c'est celui de tous les détours, c'est le moment pendant lequel les individus vont chercher leurs enfants, d'autres encore sont « chargés » car viennent de faire des courses ce qui me poussait à émettre l'hypothèse que ces « détours » induisent de nouvelles stratégies de déplacement.

- Le début de soirée **:** 19h30-21h, c'est le début de soirée, je pouvais aussi bien « capter » des marcheurs qui terminent leur journée de travail tardivement et rentrent à leur domicile ou qui sortent pour des activités de loisirs. La nuit est tombée et chargée de représentations différentes de celles associées à la « nuit du matin », cette « nuit du soir » est généralement bien plus anxiogène. C'est le moment de la bascule on quitte la journée pour entrer dans la nuit (rappelons que ces enquêtes ont eu lieu au mois de mars et qu'il fait nuit tôt).



Graphique 4 : Légère sous-représentation des sujets interrogés entre 19h30 et 21h. Répartition des sujets interrogés in situ (tous sites confondu) par créneaux horaires. Source : données issues du corpus de l'enquête *in situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2013

Au-delà de ce dernier créneau, j'ai considéré que les déplacements routiniers de l'individu dans sa fonction « d'actif », sont terminés. Un dernier créneau en fin de soirée (23h-1h) nous permettrait de faire des observations de nuit sans pour autant rentrer dans les problématiques qui sont celles du cœur de nuit (Gwiazdzinski, 2005) mais ce créneau n'a pas été retenu pour cette série d'enquêtes. Bien sûr, je suis consciente que beaucoup d'actifs ont des horaires atypiques et sont donc écartés d'entrée de jeu de cette enquête, mais je souhaitais circonscrire la population à étudier d'une façon assez systématique et objective.

Les Sites

J'ai souhaité concentrer mes recherches sur le territoire parisien principalement, d'une part pour répondre à la demande de la ville de Paris d'améliorer encore davantage la connaissance du fonctionnement de son territoire par la recherche et afin, d'autre part, de sélectionner des sites d'enquête sur lesquels je pourrais échanger en temps réel (et de « l'intérieur ») sur les projets d'aménagement et de requalification en cours et à venir qui correspondaient à des enjeux pour la politique de la ville.
J'ai sélectionné sept sites d'enquête dont cinq se situent sur le territoire parisien. Un autre site correspond au franchissement du périphérique et donc constitue une porte d'entrée/sortie de Paris, il s'agit de la Porte d'Italie (Paris 13e/Le Kremlin-Bicêtre[14]). Enfin un dernier site se situe sur le territoire de la ville de Saint-Denis[15], il s'agit du parvis de la gare RER La Plaine Stade de France Saint-Denis, qui constitue un pôle d'échange important avec des flux massifs de marcheurs qui entrent et sortent de la gare pour aller notamment vers Paris ou en revenir.

J'ai sélectionné ces sites pour leur différence, qui en premier lieu concerne la quantité de marcheurs que je pouvais y observer. Ainsi, ce prisme me permettait d'éclairer mes observations en fonction de l'hypothèse générale de ce travail selon laquelle il y aurait un lien entre la marche et le confort d'un espace.

[14] La commune du Kremlin-Bicêtre est située dans le département du Val de Marne, limitrophe au département de la commune de Paris.
[15] La commune de Saint-Denis est située dans le département de la Seine-Saint-Denis, limitrophe au département de la commune de Paris.

Certains de mes sites d'observation sont très marchés alors que d'autres ne le sont pas du tout (tableau 5 & figure). Je vais présenter les sites du plus marché au moins marché en précisant pour chacun une interprétation expliquant ces contrastes.
Je vais ensuite décrire les sites en précisant pour chacun d'eux les raisons de ce choix et les hypothèses particulières qui lui sont liées.

	Nombre de marcheurs sur chaque site par créneau horaire (observations)				
	Petit matin	matinée	Pause déjeuner	Sortie de travail	Début de soirée
Site n°1 : Avenue de Clichy	faible	élevé	élevé	élevé	élevé
Site n°2 : Boulevard Haussmann	faible	élevé	élevé	élevé	moyen
Site n°3 : Avenue de France	faible	élevé	élevé	élevé	faible
Site n°4 : Porte d'Italie	faible	moyen	moyen	moyen	faible
Site n°5 : Parvis de la gare RER La Plaine Stade de France	faible	moyen	faible	moyen	faible
Site n°6 : Tunnel de la rue de Rambouillet	faible	moyen	faible	moyen	faible
Site n°7 : Rue Lafontaine	faible	faible	faible	faible	faible

Tableau 5: Estimation (observation) du nombre de marcheurs par site et par créneaux horaires d'observation. Source : données issues du corpus de l'enquête *in situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2013



Site n°1 :
L'avenue de Clichy : la présence de marcheurs y est constante à l'exception du créneau « petit matin »

Site n°2 :
Le boulevard Haussmann : la présence de marcheurs y est très importante à l'exception du créneau « petit matin » et « début de soirée ». Le reste de la journée nous y observons parfois un effet de foule.

Site n°3 :
L'avenue de France : la présence de marcheurs est semblable à celle du boulevard Haussmann en termes de créneaux horaires mais la circulation des marcheurs y est toujours fluide.

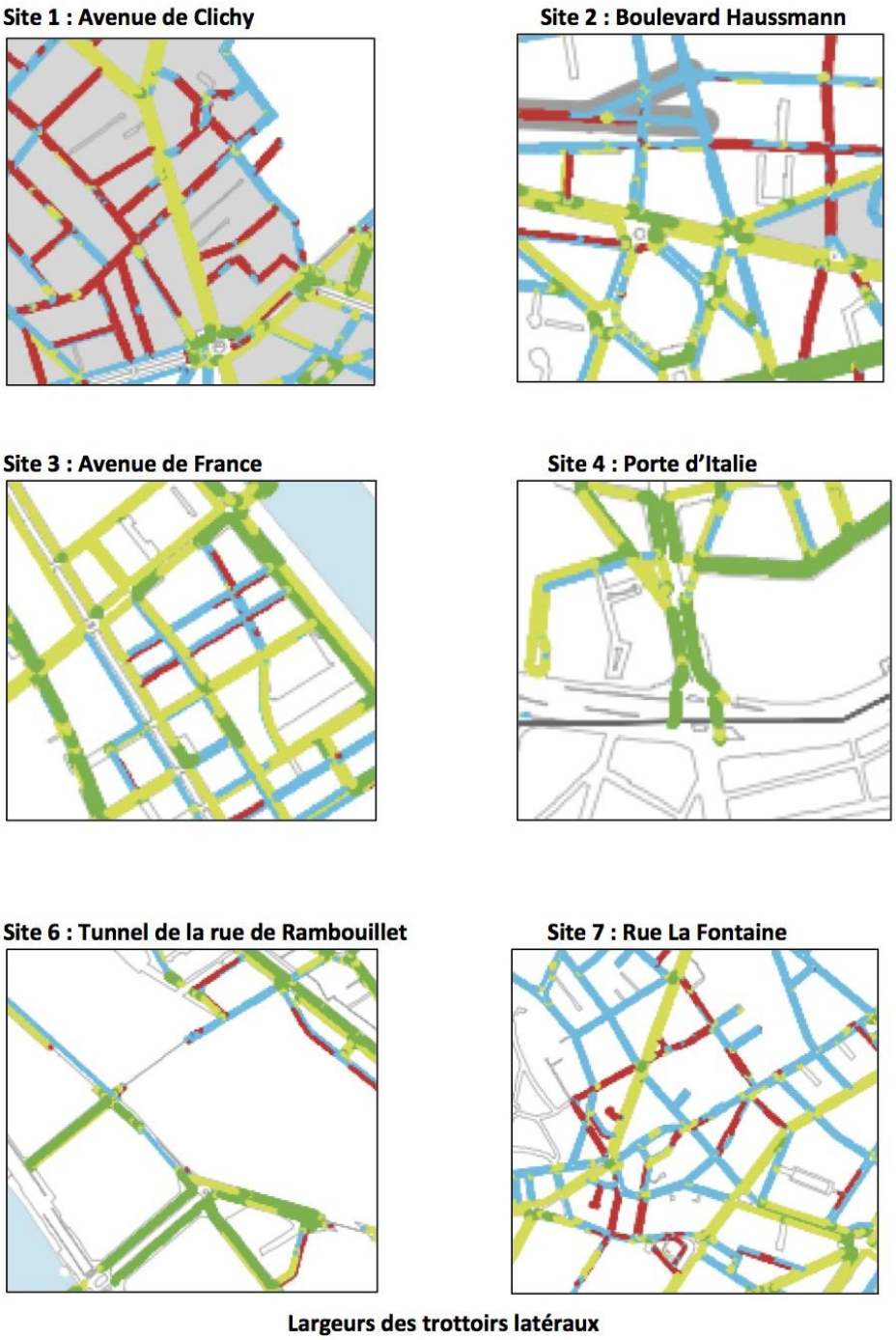
Site n°4
La porte d'Italie : la présence de marcheurs n'y est jamais très importante concernant les créneaux d'observation que nous avons retenus. Elle est très faible au « petit matin » et en « début de soirée ».

Site n°5
Le parvis de la Gare RER La Plaine Stade de France : la présence de marcheurs est très inégale tout au long de la journée et correspond aux horaires des déplacements pendulaires domicile-travail.

Site n°6
Le tunnel de la rue de Rambouillet : la présence de marcheurs y est relativement faible mais s'accroît quelque peu aux horaires des déplacements pendulaires domicile-travail.

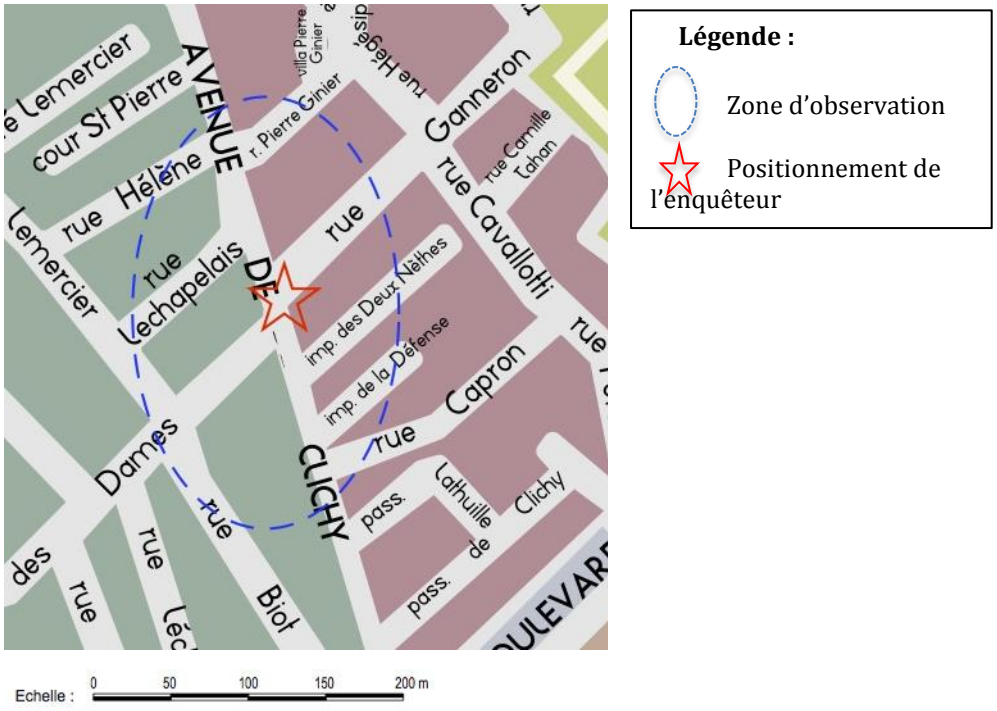
Site n°7
La rue Lafontaine : la présence de marcheurs y est faible voire nulle aux créneaux du « petit matin » et du « début de soirée ».

Figure 6 : Hiérarchisation des sept sites d'enquête in situ selon la quantité de marcheurs observés. Source : données issues du corpus de l'enquête *in situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2013

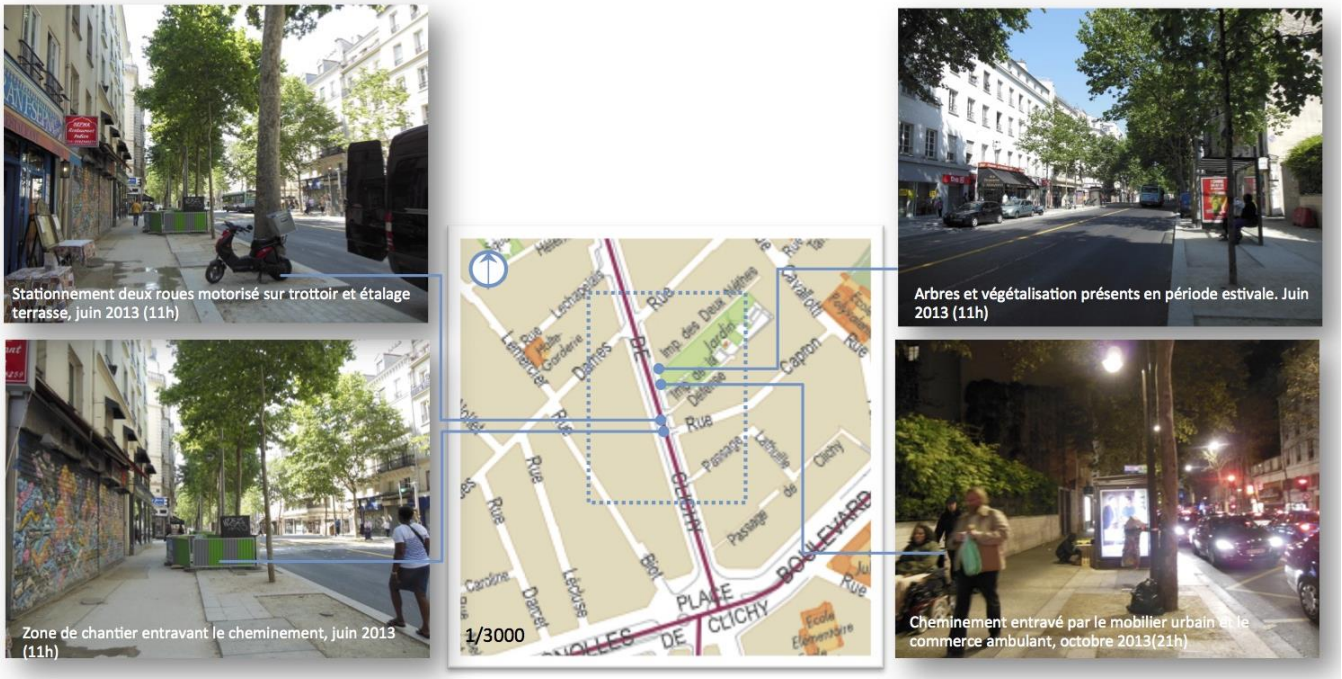


Carte 3 : Comparaison de la largeur des trottoirs des 6 sites d'enquête. A noter qu'il manque le site du parvis de la gare RER de Saint Denis pour deux raisons : (1) il s'agit d'un parvis piéton, il n'y a donc pas de trottoir. (2) la cartographie de la largeur des trottoirs a été effectuée pour le territoire parisien or Saint-Denis est hors du périmètre. Source : cette planche est issue d'un assemblage de zoom réalisés sur la carte « largeur des trottoirs parisiens », réalisée par l'APUR en 2012 à partir des données fournies par la ville de Paris concernant son programme « la rue en partage », 2012.

Le site de l'avenue de Clichy (site n°1)



Carte 4 :Site de l'avenue de Clichy. Zone d'observation et positionnement de l'enquêteur. Source : fond de carte issu du plan de voirie parisienne. Réalisation : Roussel, J, 2015



Carte 5 : Site de l'avenue de Clichy, un site vivant et cosmopolite en cours de requalification. Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne, ville de Paris. Réalisation et photos : Roussel, J, 2015

La portion de l'avenue de Clichy où j'ai choisie d'enquêter est située dans le 17e arrondissement de Paris, c'est un espace de vie et de frottement des usages, de jour comme de nuit.

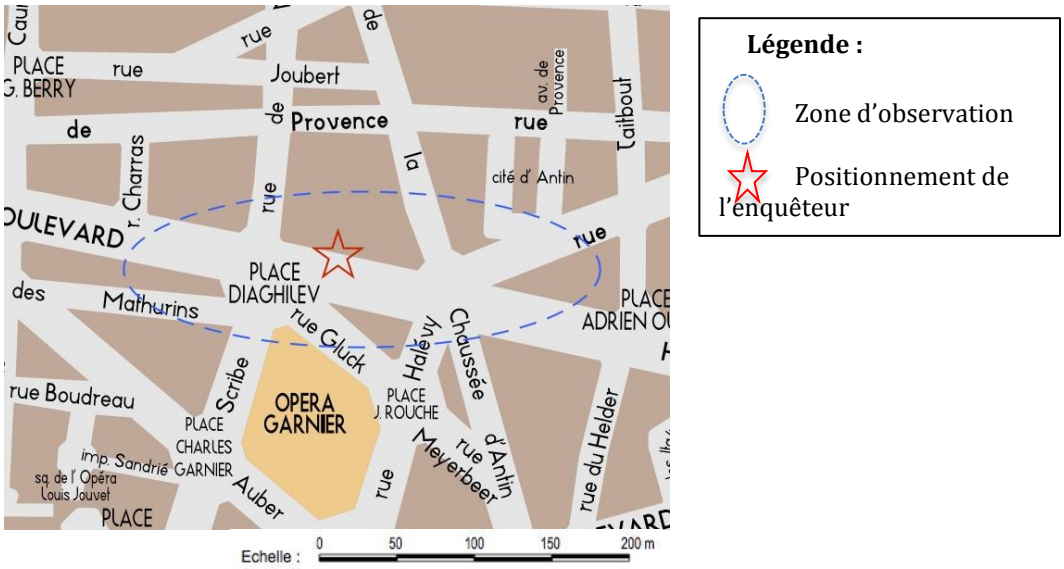
La journée, on y observe une forte mixité des usages et une cohabitation de tous les modes de déplacement, qui mène parfois au conflit. Cette avenue est très fréquentée pour ses commerces mais est également très résidentielle, induisant une mixité, tant au niveau des usagers que des usages de l'espace public.

L'avenue est pourvue d'espaces de retrait (dans les impasses notamment), de halte et de séjour, formels ou pas, qui permettent aux marcheurs de s'arrêter pour s'asseoir s'ils le désirent, à condition de bien vouloir bifurquer un peu puisque l'avenue est presque complètement dépourvue de banc.

La portion de l'avenue de Clichy sur laquelle j'ai mené mes enquêtes (observations et questionnaires) est très bien desservie par les transports en commun puisqu'elle se trouve entre deux stations de métro (la Fourche et Place de Clichy) situées sur une ligne de métro saturée (ligne 13). Il s'agit d'ailleurs d'un enjeu urbanistique important que de réussir à faire sortir les usagers du métro, en surface et participer ainsi à décongestionner la ligne. La portion de l'avenue est également desservie par les bus, ce qui en fait un espace de passage important.

Durant mes enquêtes, l'avenue de Clichy était en travaux pour une requalification visant une meilleure circulation (des bus notamment), la création d'emplacements de livraison, un meilleur confort des piétons et davantage de sécurité (routière). Cette enquête a donc été menée dans les conditions propres aux situations de travaux (bruit, poussière, entrave au cheminement) qui sont représentatives de la réalité d'un Paris où les chantiers s'enchainent. Elle m'a permis de tester un certain nombre d'hypothèses opérationnelles concernant ce site et notamment celles selon lesquelles l'inconfort induit par les chantiers de requalification pousserait les marcheurs à mettre en place des stratégies d'évitement.

Le site du Boulevard Haussmann (site n°2)



Carte 6 : Site du boulevard Haussmann. Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne, ville de Paris. Réalisation : Roussel, J, 2015



Carte 7 : Le site du boulevard Haussmann, entre tourisme et quartier d'affaire. Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne, ville de Paris. Réalisation et photos : Roussel, J, 2015

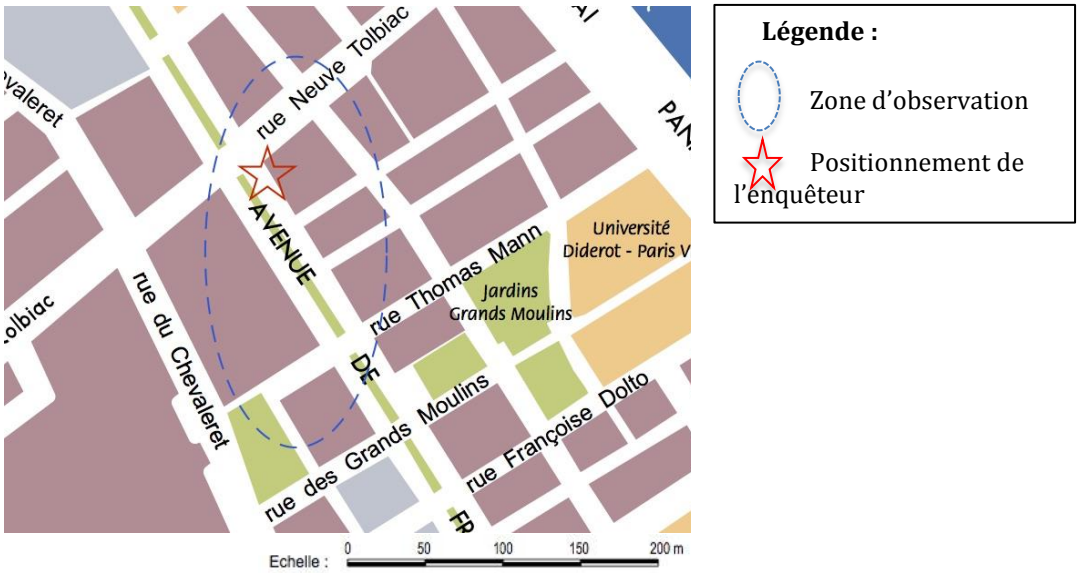
Le boulevard Haussmann est situé dans le 9e arrondissement de Paris, il s'agit d'un lieu de centralités urbaines (spatiale, économique, transport).

C'est un boulevard chargé en représentations sociales, de par l'historicité du lieu bien sûr mais aussi en ce qu'il incarne le luxe « à la française ». Ce boulevard accueille les « grands magasins » parisiens (Galeries Lafayette et Printemps). Il s'agit donc d'un haut lieu de la consommation mais aussi d'un lieu de promenade et de spectacle pour les vitrines de ses grands magasins, en particulier pendant les fêtes de fin d'année, durant lesquelles les vitrines sont réputées comme très attrayantes pour les enfants et les touristes.

Ce boulevard est toujours très fréquenté en journée, dès le matin très tôt et particulièrement à l'endroit que j'ai choisi d'enquêter (sortie de métro et entrée des grands magasins). Cet endroit n'est pas fréquenté uniquement par les touristes, il est également massivement fréquenté par les travailleurs du quartier pour lesquels il s'agit le plus souvent d'un lieu de passage plutôt que d'une destination en soi.
L'offre commerciale est relativement diversifiée puisque les grands magasins jouxtent des enseignes plus abordables, ce qui crée une certaine mixité chez les consommateurs (donc chez les piétons). L'offre en restauration est également très développée autour du secteur des grands magasins. Les trottoirs du boulevard sont larges mais la sur-occupation de l'espace (commerces ambulants, touristes, mendiants) contraint fortement le cheminement des piétons.

L'hypothèse que je souhaitais tester pour ce site était relative à la fréquentation importante de piétons, le rendant difficilement cheminable selon l'heure de la journée. Les aménités et les représentations positives dont il est l'objet devaient cela dit venir équilibrer l'inconfort des situations de sur-densité piétonne.

Le site de l'Avenue de France (site n°3)



Carte 8 : Site de l'avenue de France. Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne, ville de Paris. Réalisation : Roussel, J, 2015



Carte 9: Le site de l'Avenue de France: un quartier neuf et un pôle d'emplois tertiaires. Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne, ville de Paris. Réalisation et photos : Roussel, J, 2015

L'avenue de France est située dans le 13e arrondissement de Paris et représente l'artère principale de l'opération d'aménagement Paris Rive Gauche dont le premier tronçon fut livré en 2001.

Elle est, à elle seule, un « quartier d'affaires » que l'on peut comparer (dans une bien moindre mesure) au quartier de la Défense.

Elle fonctionne de façon très différente selon les temporalités de la journée car les individus y ont des pratiques et des comportements qui varient au fil des heures.

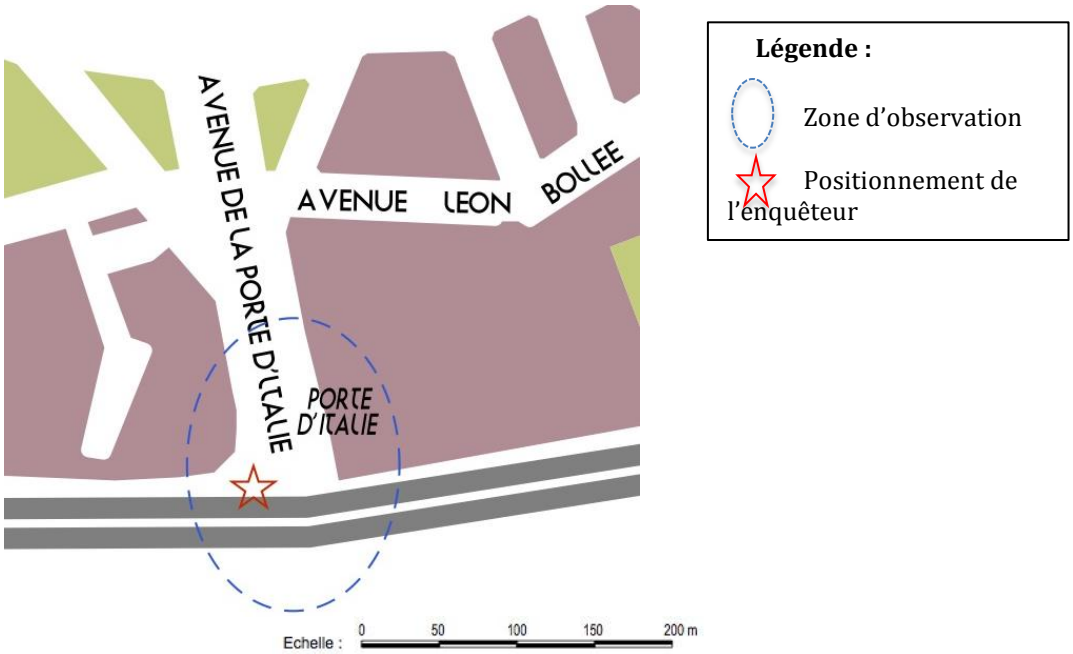
Cette « nouvelle » avenue est très bien desservie en transport en commun (bus, tramway, métro, RER). Le quartier de l'avenue de France compte à la fois des bureaux, des logements, des commerces, des établissements scolaires (écoles primaires, collège et plus récemment l'implantation du campus de l'Université Paris Diderot qui compte 26000 étudiants), qui permettent de nuancer la fréquentation de cette avenue, qui reste toutefois plutôt fréquentée par les individus dont le lieu de travail est implanté directement sur cette artère.

Le soir et le week-end, la majorité des cafés/bars/restaurants sont fermés, ce qui renforce l'opposition journée/soirée et semaine/week-end en termes de fréquentation et d'activités du lieu.

La Bibliothèque Nationale de France (BNF) est implantée sur cette avenue, ainsi qu'un important complexe de cinémas (MK2 Bibliothèque) ce qui maintient un certain niveau de fréquentation, concentrée autour de ces attracteurs durant leurs horaires d'ouverture.

J'étais très intéressée par cette avenue qui offre des conditions de marche-déplacement assez confortables. En effet, les trottoirs y sont très larges et bien éclairés la nuit, un couloir de promenade (partagé avec les cyclistes) a été aménagé au centre de l'avenue (entre les chaussées circulables par les automobiles et les bus). Mon hypothèse concernant cette avenue était relative à l'inconfort induit par sa mono-activité et à son manque de dynamisme hors des horaires de travail.

Le site de la Porte d'Italie (site n°4)



Carte 10 : Site de la Porte d'Italie. Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne, ville de Paris. Réalisation : Roussel, J, 2015



Carte 11 : Le site de la Porte d'Italie, un univers routier entre Paris et Le Kremlin-Bicêtre (94). Source : fond de car issu du plan de la voirie parisienne, ville de Paris. Réalisation et photos : Roussel, J, 2015

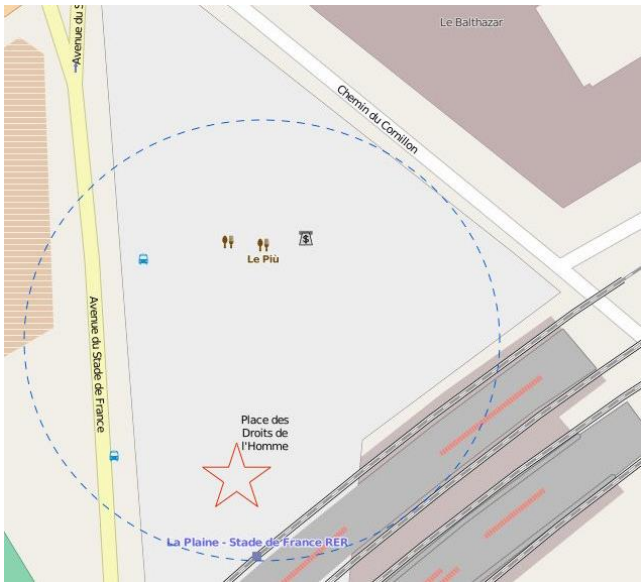
La porte d'Italie est un des accès routier et piéton qui permet de relier physiquement Paris aux communes limitrophes, en l'occurrence le Kremlin-Bicêtre. Elle est située au sud du 13e arrondissement de Paris. Il s'agit donc pour les marcheurs, de traverser le boulevard périphérique pour se rendre d'un côté ou de l'autre de celui-ci.

J'ai choisi ce lieu en ce qu'il est un lieu de passage aux sens:

- passage d'un territoire à un autre (Paris vs Banlieue)
- passage sans arrêt

Il s'agit en effet d'un espace dans lequel on « passe » sans s'arrêter, ce n'est pas une destination mais un espace que l'on traverse pour aller vers sa destination. C'est également un espace de rupture entre Paris et sa banlieue, en quelques pas, on passe de l'un à l'autre, on change de ville et de département. C'est aussi un espace (comme la plupart des portes de Paris) de rupture en termes d'architecture, de traitement des sols et plus généralement de gestion des espaces publics.
Surtout, c'est un espace routier, conçu pour réguler les flux des véhicules entrants et sortants de Paris ou préférant emprunter le boulevard périphérique. Il s'agit donc d'un espace pensé pour la voiture et qui inflige aux marcheurs toutes les nuisances que celle-ci génère (bruit, pollution, insécurité routière…). Pour faire le lien avec les identités de marcheurs, ce site est un espace où le marcheur est un piéton, il est considéré comme une « sous » unité véhiculaire ce qui le place dans une situation d'inconfort physique et psychique. Je souhaitais donc observer les comportements de marche dans cette situation des plus inconfortables.

Le site du parvis de la gare RER La Plaine Stade de France (site n°5)



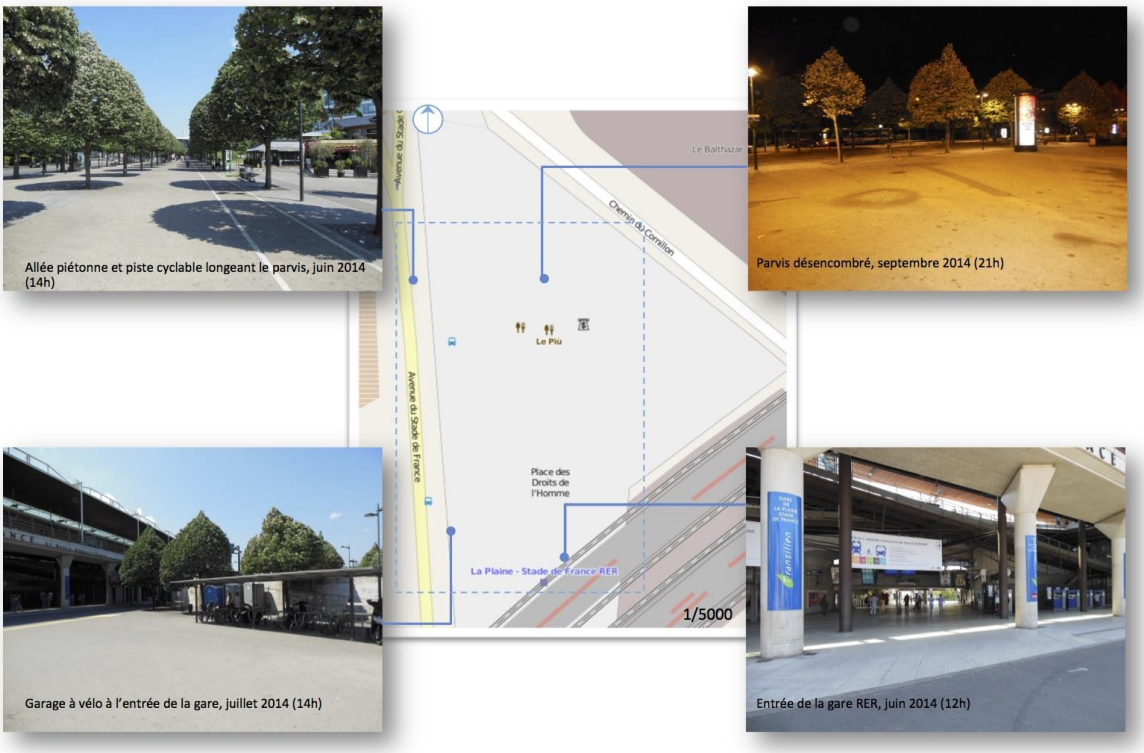
Légende :

Zone d'observation

Positionnement de l'enquêteur

Echelle : 1/5000

Carte 12 : Site du Parvis de la gare RER La
Source : fond de carte OSM. Réalisation : Roussel, J, 2015



Carte 13 : Le site du parvis de la gare RER La Plaine Stade de France: un lieu de passage. Source : fond de carte OSM. Réalisation et photos : Roussel, J, 2015

Le parvis de la gare RER La Plaine Stade de France est l'unique site totalement hors de Paris que nous avons choisi d'enquêter. Il se trouve au nord de Paris, dans le département de la Seine Saint Denis sur le territoire de la ville de Saint Denis.

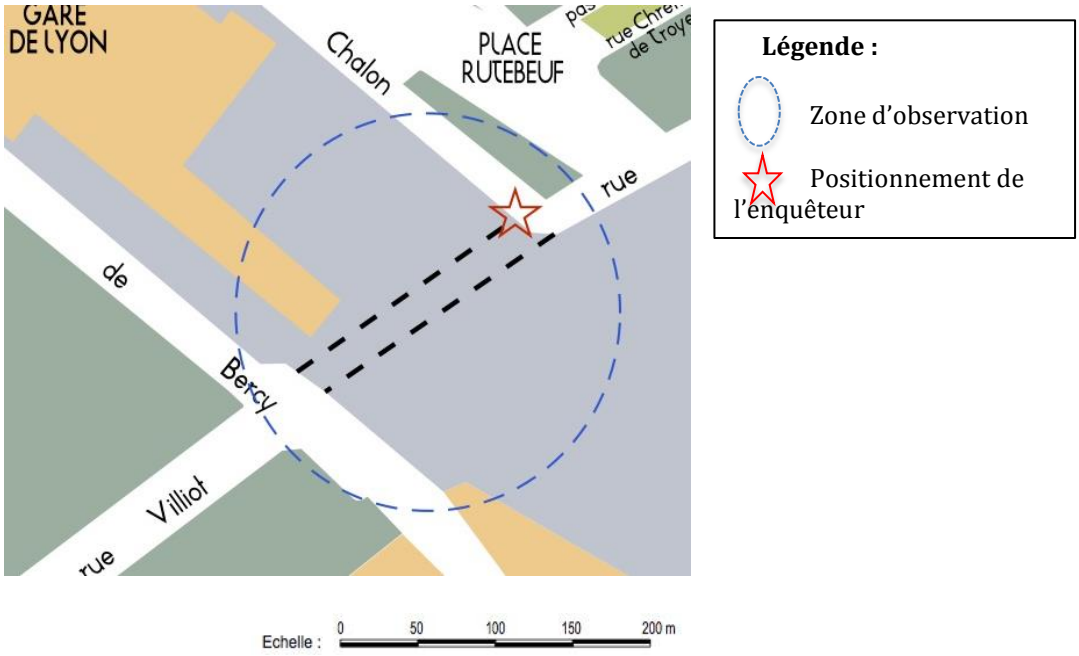
Comme le boulevard Haussmann, ce lieu est chargé de représentations mais, à l'inverse du boulevard parisien, ce lieu (piéton) est négativement connoté (c'est en tout cas l'hypothèse que j'émets) puisque lui sont associées les représentations négatives de la banlieue et particulièrement celles associées au département de la Seine-Saint-Denis « 9-3 » (Vrain, 2002).

Ce lieu, ne fonctionne pas comme une place [16]bien qu'il en ait l'aménagement, il est traversé par les usagers de la gare qui en sortent ou y entrent sans jamais s'y arrêter. Le parvis de la gare RER La Plaine Stade de France est très lourdement sécurisé : vidéo-surveillance et policiers sont visibles. Il comporte un lieu de restauration qui fonctionne surtout le midi et plusieurs marchands de fruits et légumes viennent, de façon aléatoire, y installer un stand pendant la journée.

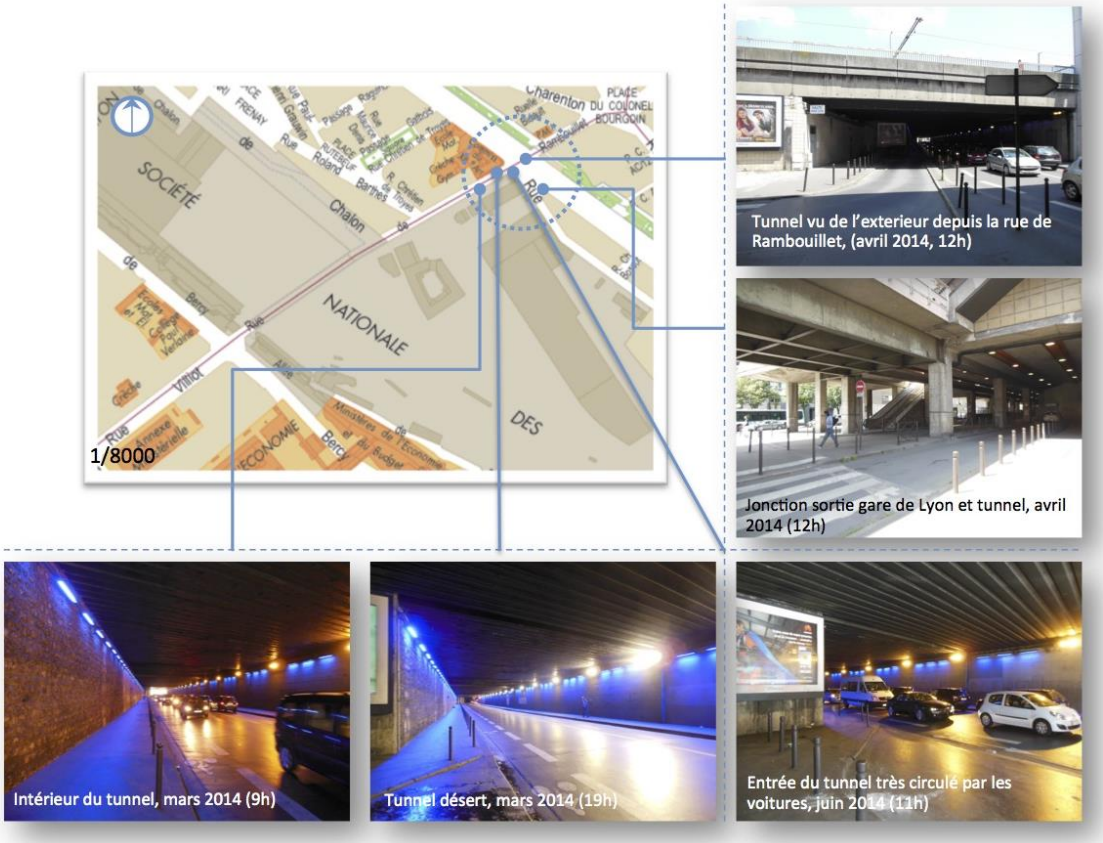
J'ai pris connaissance et pu observer que des navettes étaient mises à disposition des employés des entreprises installées au pôle d'activité de la Plaine Commune, les accompagnant ainsi pour effectuer le trajet RER-entreprise(s) afin entre autre, de les exposer le moins possible à cet espace public représenté comme hostile. Ce site n'est pourtant pas particulièrement repoussant dans son aménagement, mais les nombreux signes de sécurité qui sont visibles renforcent l'idée d'insécurité.

[16] L'étude des nuisances et du confort urbain menée au CSTB a démontré qu'une place publique était avant tout un lieu de halte et de séjour, ce qui n'est pas le cas pour ce parvis

Le site du tunnel de la rue de Rambouillet (site n°6)



Carte 14 : Site du tunnel de la rue de Rambouillet. Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne, ville de Paris. Réalisation : Roussel, J, 2015



Carte 15 : Le site du tunnel de la rue de Rambouillet, un site pensé pour la circulation automobile. Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne, ville de Paris. Réalisation et photos : Roussel, J, 2015

Le tunnel est situé dans le 12e arrondissement de Paris, il relie la rue de Rambouillet et la rue Villiot en créant un passage sous les voies ferrées de la gare de Lyon.
Il s'agit d'un lieu de passage dont la fonction est de rendre possible la circulation des véhicules, motorisés ou non, et des piétons, sous les voies ferrées.

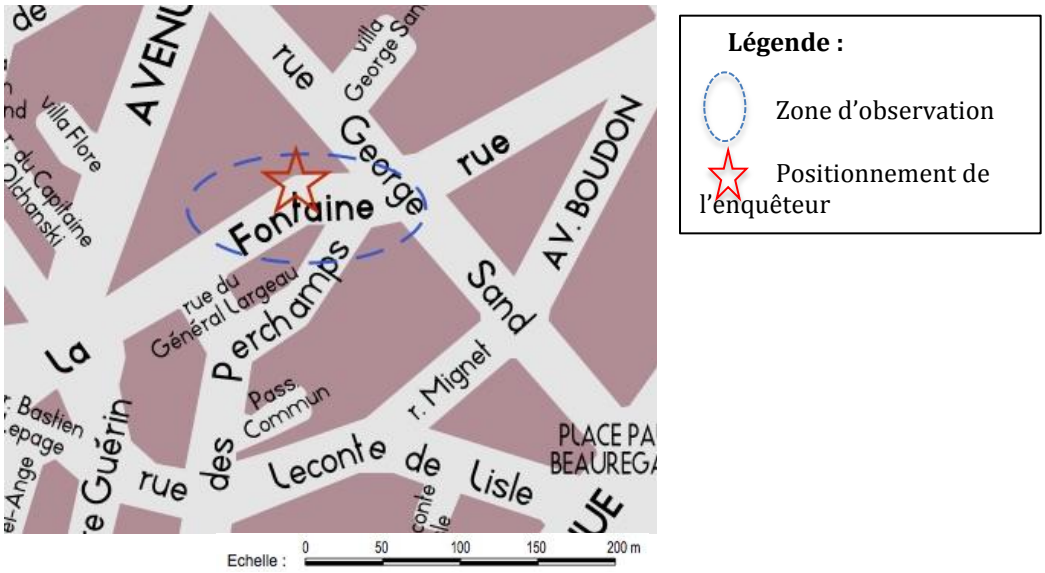
Ce tunnel est situé dans le quartier des gares de Lyon et de Bercy, quartier plutôt dynamique sur le plan économique, où siègent de grandes entreprises (RATP par exemple) et où sont implantées certaines administrations (Ministère des finances par exemple).

C'est un lieu de passage fréquenté plutôt le matin, assez tôt, le midi et le soir aux heures de sortie des bureaux. La ville de Paris a changé l'éclairage des trottoirs piétons (en 2008) afin de mettre en « valeur » ce passage souterrain. Les trottoirs piétons sont donc éclairés par des tubes fluorescents de couleur bleue ce qui renforce et assume l'aspect « *underground* »[17] du tunnel et lui donne une ambiance particulière.
L'éclairage à destination des véhicules est quant à lui un éclairage classique jaune.

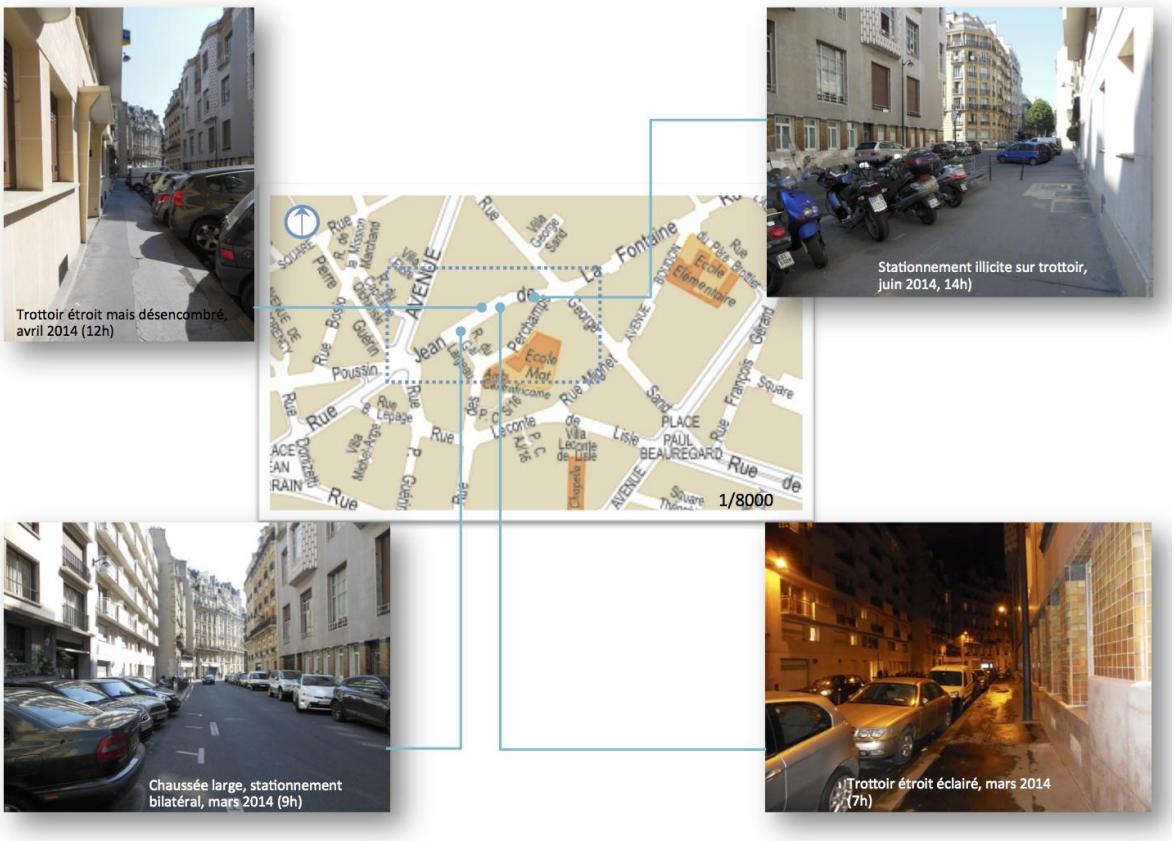
J'ai retenu ce lieu pour les nuisances en présence (mauvaises odeurs, manque de luminosité, pollution, bruit) et le confinement induit par la nature même de cet espace qui provoque un sentiment d'insécurité et me permet de tester la pratique de la marche en situation d'inconfort.

[17] Interview du chef de la 8eme Section Territoriale de Voirie en charge notamment de ce site

Le site de la rue La Fontaine (site n°7)



Carte 16 : Site de la rue La Fontaine. Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne, ville de Paris. Réalisation : Roussel, J, 2015



Carte 17 : Le site de la rue La Fontaine : un quartier résidentiel aisé dans lequel les déplacements motorisés et le stationnement sont très importants. Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne, ville de Paris. Réalisation et photos: Roussel, J, 2015

La rue La Fontaine est située dans le 16e arrondissement de Paris. Il s'agit d'une rue très longue, dont la morphologie, l'aménagement et l'activité diffèrent selon ses tronçons.

Les marcheurs sont donc principalement les habitants du quartier. Cette portion de la rue est très peu marchée si ce n'est aux horaires de départ/retour du travail (matin et soir) mais la densité piétonne y reste faible même à ces moments de la journée.
L'absence de commerces (dans cette portion de la rue) en fait un espace de passage le matin et le soir par notre population cible, à savoir les actifs (souvent accompagnés de leurs enfants).
La circulation routière est assez importante aux heures de pointe. Le nombre important de parkings souterrains laisse facilement supposer que la plupart des habitants sont « motorisés » et se déplacent essentiellement en voiture ou en deux roues motorisés, et donc finalement peu à pied ou en transport en commun alors même le quartier est bien desservi (métro, bus).
J'ai retenu un tronçon très résidentiel car je souhaitais justement enquêter un espace peu animé qui soit habité par une population plutôt aisée.

Le tableau ci-dessous présente un recensement des points communs et des différences entre chacun de mes sites d'enquête afin :

- d'identifier le degré de proximité entre les uns et les autres.
- de comparer les résultats de mes enquêtes par la suite.

Nous souhaitions vérifier si la proximité entre deux sites (au plan des différents critères indiqués ci-dessous) signifiait également une proximité dans les comportements de marche ou si, au contraire l'éloignement de deux sites impliquait un plus grand écart entre les différents comportements de marche. Le tableau ci-dessous (tableau 6) peut se constituer comme grille d'analyse de mes observations.

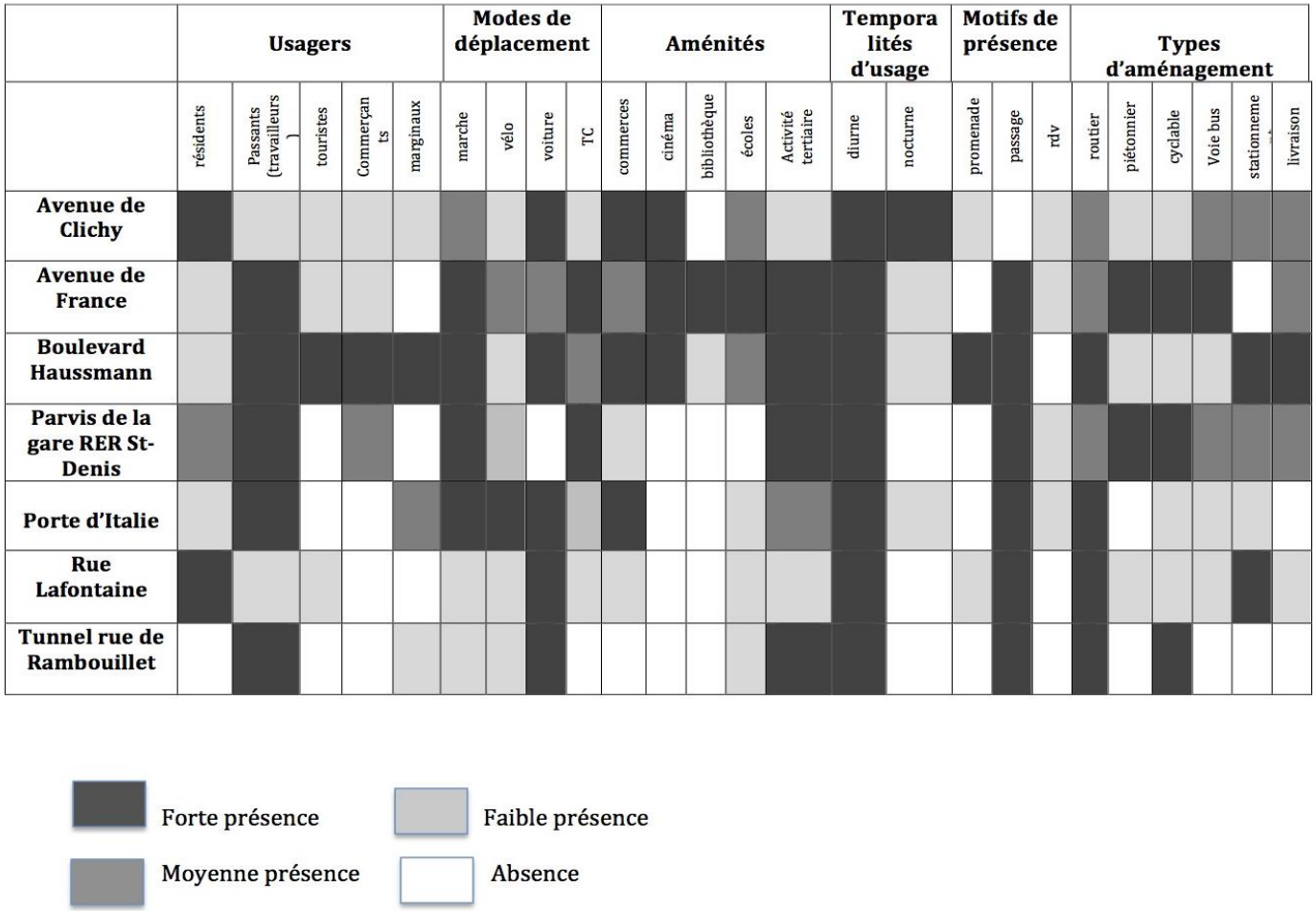
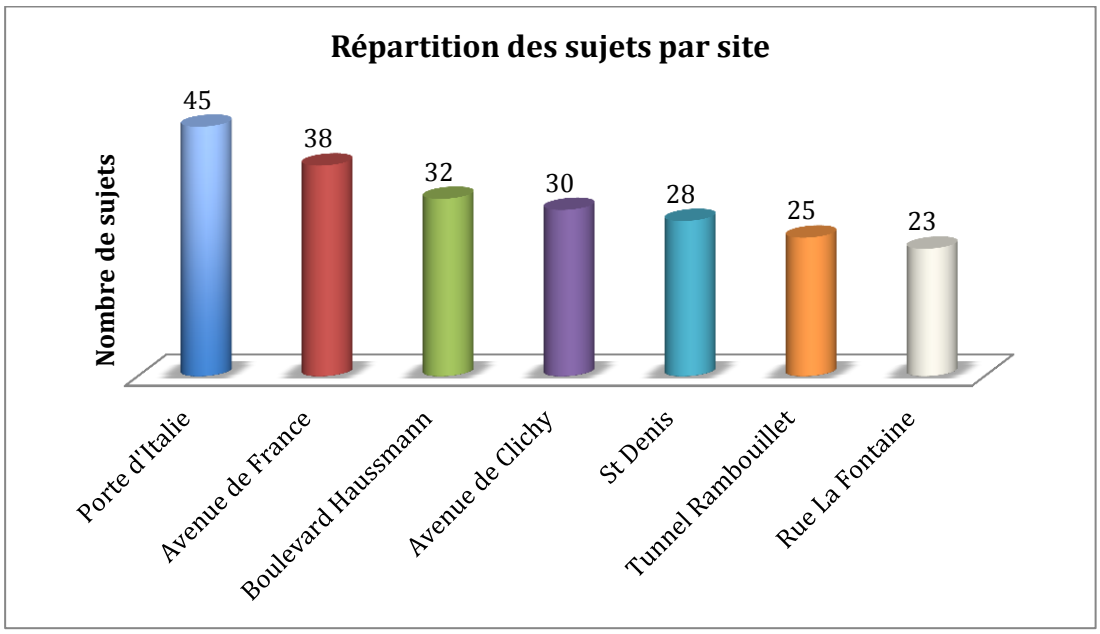


Tableau 6: La marchabilité sur mes sites. Description des sept sites d'enquête in situ en fonction des critères qui encouragent la pratique de la marche en ville. Source : données issues du corpus de l'enquête in situ (2013). Réalisation : Roussel, J, 2013

Mon choix pour l'étude de ces sites s'est opéré, comme évoqué plus haut, par et pour leurs différences et parce qu'ils sont tous des lieux de passage (exclusivement ou pas) pour les marcheurs et peuvent pour certains inviter ou « interdire » la promenade, ce qui m'assurait d'y trouver un maximum de marcheurs en déplacement.



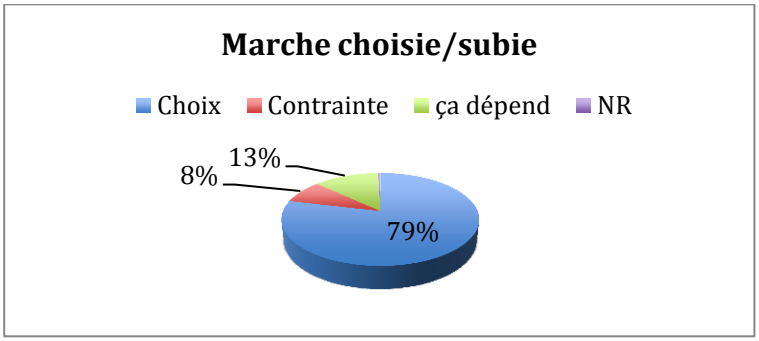
Graphique 5 : Répartition par site de l'échantillon de marcheurs interrogés in situ. Source : données issues du corpus de l'enquête *in situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2013

Je me suis intéressée au rapport à la marche des sujets de façon générale afin d'identifier leurs habitudes quant à la mobilité pédestre, leur estimation en termes de fréquence de leur pratique de la marche en ville, les principaux motifs pour lesquels ils se déplacent à pied, les critères qui sont pour eux des freins à la marche en ville etc.

Dans près de 80% des cas, les sujets déclarent choisir de marcher (graphique 6) tandis que 8% d'entre eux déclarent qu'ils considèrent la marche comme une contrainte. 13% de l'échantillon considère que cela dépend :

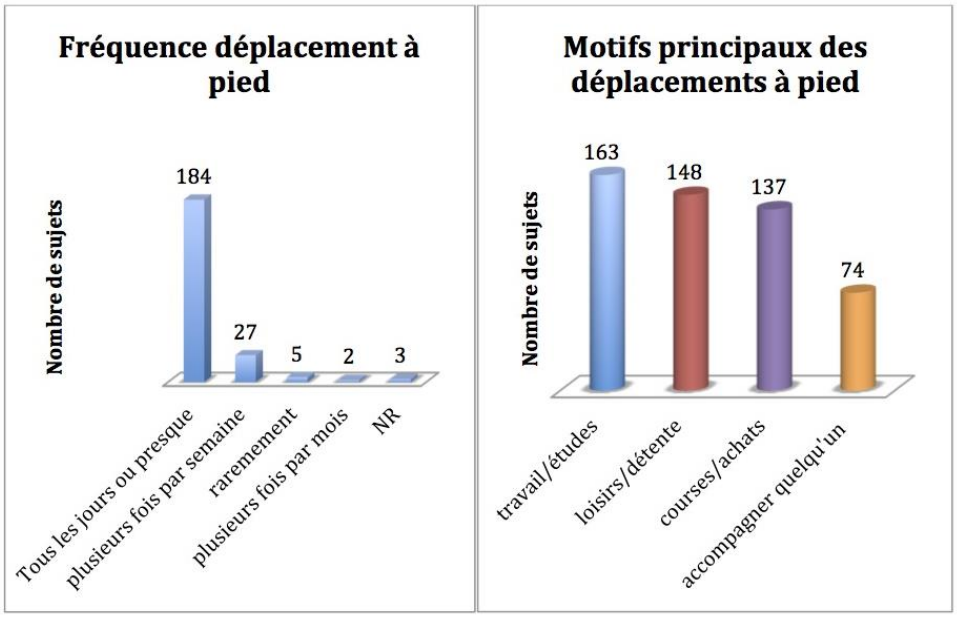
- du temps dont ils disposent (la marche serait donc associée à la lenteur)
- de la distance à parcourir (la marche représente un effort physique dont le coût mérite d'être évalué)
- de la météo (la pluie revient régulièrement comme étant un frein à la marche)
- du moment de la journée

- du motif de déplacement (« *marcher pour aller travailler c'est une contrainte, marcher pour se promener c'est un choix* »).



Graphique 6 : La marche en ville, une activité choisie. Répartition des sujets interrogés *in situ* en fonction de leur degré de volonté propre à pratiquer la marche en ville. Source : données issues du corpus de l'enquête *in situ* (tous sites confondus). Réalisation : Roussel, J, 2013

Les graphiques ci-dessous montrent que la plupart des sujets déclarent se déplacer à pied « *tous les jours ou presque* » et ce avant tout pour se rendre sur leur lieu de « *travail/d'étude* » mais également pour se rendre à leurs activités de « *loisirs/détente* » (« *aller au cinéma, aller à la piscine, au théâtre* » etc.), pour aller faires des « *courses/achats* » et dans une moindre mesure pour « *accompagner quelqu'un* ».



Graphique 7 : Le déplacement pédestre : un mode de déplacement quotidien utilisé pour différents motifs. Fréquence Source : données issues du corpus de l'enquête *in situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2013

2.1.2. Les mobilités urbaines pédestres sur mes sites

Au regard de notre grille d'analyse, le site de **l'avenue de Clichy** et celui du **tunnel de la rue de Rambouillet** semblent être les sites les plus opposés. Je m'attendais alors à ce que les comportements de marche soient radicalement différents sur chacun des deux sites. Les observations ont permis de démontrer que les comportements sont en effet aussi éloignés que je le pressentais, notamment en soirée.
En effet, au-delà de la quantité de marcheurs significativement différente entre ces deux sites, les comportements diurnes varient d'un site à l'autre et cette différence est encore davantage remarquable en début de soirée. Les marcheurs de chacun de ces deux sites, s'ils ont les mêmes motifs de présence, adoptent en effet des comportements et des stratégies qui ne sont pas les mêmes. Ainsi, sur le site de l'avenue de Clichy, j'ai observé que les marcheurs avaient un rythme de marche assez varié, là où les marcheurs du tunnel de la rue de Rambouillet avaient tous un rythme rapide. Cela s'explique sans grande difficulté par les nuisances subies par les marcheurs du tunnel, qui doivent en sortir pour y échapper. Si j'évoquais plus avant les nuisances induites par les travaux de l'avenue de Clichy, il semblerait que le sentiment de captivité lié à celles-ci soit diminué par d'autres critères, permettant de marcher d'un pas plus lent.

La **rue Lafontaine, la porte d'Italie et le Tunnel de la rue de Rambouillet** sont, quant à eux les sites ayant le plus de similitudes, ce qui conforte mon postulat de départ qui m'avait conduit à les sélectionner en ce qu'ils sont des lieux de passage, de nature différente certes mais au sein desquels la marche est pratiquée comme déplacement et non pas comme promenade. Le niveau de confort y est, bien sûr, diffèrent et c'est pourquoi j'ai sélectionné ces sites. Le but étant d'identifier ce qui dans des sites ayant la même fonctionnalité (marche-déplacement) fait que l'un est évalué comme potentiellement confortable alors même que l'(es) autre(s) ne le sont pas. Les comportements de marche sont en effet relativement similaires sur ces sites qui invitent à se déplacer rapidement en raison de l'absence d'aménités. Ce qui diffère largement en revanche concerne le type d'usagers qui s'y déplacent. Ainsi le tunnel de la rue de Rambouillet comme la porte d'Italie, sont presque exclusivement fréquentés par des marcheurs adultes dans le cadre de leur déplacement domicile-travail alors que la rue Lafontaine est fréquentée par des adultes accompagnant des enfants ou des personnes

âgées. Cette différence s'explique aisément par le fait que cette rue du 16e arrondissement est une rue résidentielle et qu'il est ainsi normal qu'elle soit fréquentée par les riverains. Cela dit, on peut également supposer que le tunnel de la rue de Rambouillet notamment soit l'objet de stratégies d'évitement lorsque les marcheurs sont accompagnés par des enfants ou des personnes fragilisées. Leur absence est en soi un élément de réponse important quant à l'évaluation du niveau de confort de ces sites.

L'avenue de France et le Parvis de la gare RER Saint Denis Stade de France présentent également un nombre de similitudes importants. Ce résultat peut a priori paraître étonnant puisqu'il s'agit de deux sites dont la fonctionnalité est très différente. Cela étant dit, nous constatons une certaine proximité dans les usages de ces sites. En effet, si l'avenue de France fonctionne comme une avenue passante, elle n'est pas une destination en soi. Les commerces qui y sont implantés sont fréquentés de façon opportuniste par les marcheurs dont le seul motif de présence est de se rendre à son travail ou à l'Université. Le parvis de la gare RER est, quant à lui, également un espace de passage dont l'aménagement permet dans une moindre mesure, de se restaurer et/ou de faire quelques courses, de façon là aussi opportuniste.
Ces deux sites sont assez semblables du point de vue architectural, la charge historique y est très faible et le vélo et les transports en commun y ont été intégrés de façon anticipée. La marche n'y est pas pénible mais la notion de confort peine à émerger dans le discours des marcheurs qui pratiquent ces sites. Un sentiment d'insécurité associé notamment aux créneaux de nuit est relaté dans la plupart des discours et cela en lien avec la vacuité de ces sites.

Le boulevard Hausmann, dans sa portion étudiée, est difficilement comparable aux autres sites car il est multifonctionnel tant dans les activités qui sont implantées dans le quartier que dans les motifs de présence qu'il suppose. Ainsi, sa singularité en fait un site « à part » mais me permet tout de même de constater les comportements de marche qu'on y observe, à savoir des comportements très variés, allant de la marche-déplacement très rapide à la halte permettant de regarder les vitrines des grands magasins. Les flux des marcheurs s'auto-organisent d'ailleurs du plus rapide au plus lent selon la proximité avec les vitrines ce qui fait de la gestion individuelle des interactions avec les autres l'enjeu majeur du déplacement pédestre.

Les résultats que je vais présenter ci-dessous concernent l'analyse de la représentation de l'expression « la marche en ville ».
Je souhaitais en effet savoir comment les marcheurs que j'interrogeais *in situ*, définissaient cet objet. J'ai réalisé une analyse sémantique des mots recueillis suite à la question « *Pourriez-vous nous donner 5 mots que vous associez à la marche en ville ?* ». Précisons ici que j'avais d'ores et déjà eu l'occasion d'éprouver cette méthode lors de l'étude des représentations du confort qui avait été menée au CSTB (Marchand, Roussel & Savina, 2009) et que celle-ci apparaît tout à fait satisfaisante comme première étape dans l'étude des représentations sociales. Elle peut être ici définie comme exploratoire.

J'ai recueilli 530 mots relatifs à l'expression « marche en ville », ce qui m' a permis de les classer par thème en fonction de leur proximité lexicale.

Ainsi, quatre thématiques principales ont été mises en évidence :

- **Plaisir**, c'est la thématique associée à l'expression « marche en ville » la plus importante en ce qu'elle regroupe le plus grand nombre de mots (294). La marche en ville serait donc une activité que l'on pratique pour se détendre, comme un loisir en soi ou par laquelle on pratique une activité de loisir (tourisme). Cette action est également associée à la rêverie, à la réflexion (Gros, 2009). Il s'agit également de cette activité qui est écrite par beaucoup de penseurs, philosophes, écrivains, et plus largement artistes, comme étant source d'inspiration. Cette thématique renvoie donc la marche à l'activité de promenade.

- **Mode de déplacement** cette thématique, renvoie à la mobilité du quotidien, celle que l'on pratique de façon automatisée, pour se déplacer d'un point A à un point B. Cette mobilité urbaine pédestre apparaît beaucoup plus faiblement dans les discours (92 mots). Elle ne semble pas être associée spontanément à l'expression de « marche en ville » qui correspondrait comme nous l'avons vu davantage à la promenade.

- **La corporalité ou le rapport au corps** est la thématique qui regroupe les mots (83) qui sont en lien avec le corps. Elle regroupe les catégories « sport » et

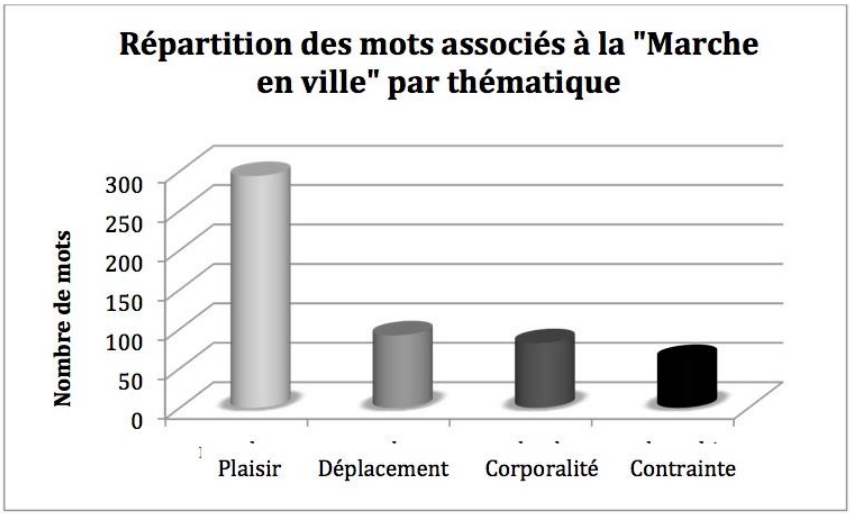
« santé », il s'agit d'une thématique qui met en avant le fait que « marcher en ville » serait une activité physique (le vocabulaire utilisé est positif, il ne renvoie pas à l'effort) d'une part et qu'elle représenterait un bénéfice pour la santé d'autre part.

- **la contrainte** (s'apparente à ce qui est décrit par Eric Le Breton lorsqu'il évoque la « *marche paysanne* » mais pas uniquement) est une thématique très faible quantitativement. L'expression « marche en ville » serait donc faiblement associée à une activité négative.



Figure 7: La marche en ville : un loisir et une activité saine. Représentation schématique de l'expression « Marche en ville », en fonction des catégories lexicales qui lui sont associées. La taille des mots correspond au nombre de mots regroupés dans chaque catégorie et sous catégories. Source : données issues du corpus de l'enquête in situ (2013). Réalisation : Roussel, J, 2015

Ces thématiques peuvent donc refléter une certaine idée de ce que signifie, du moins ce à quoi est associée, l'expression « marche en ville ». Les thématiques sont clairement différentes les unes des autres, certaines s'opposent, d'autres se complètent ou coexistent. Cependant, la principale information qu'il nous faut retenir, réside dans le fait que l'expression « marche en ville » est majoritairement décrite par l'utilisation d'un lexique « positif », qui ne concerne pas les déplacements à pied en ville, mais la promenade (figure 7 & graphique 8).



Graphique 8 La marche en ville entendue comme promenade ? Répartition des mots associés à la marche en ville par catégorie lexicale. Source : données issues du corpus de l'enquête *in situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2013

En cela, j'ai dû remettre en question l'utilisation même du mot « marche » pour nommer l'objet de mes recherches qui correspond davantage à ce que je nommerai désormais « déplacement à pied ».

J'ai donc interrogé la pertinence du vocabulaire que j'avais utilisé durant une partie de mon travail pour désigner un objet d'étude.

Ainsi, j'ai décidé d'utiliser un vocabulaire approprié que je définis à partir des thématiques associées à la « marche en ville », à savoir :

- le mot « promenade » pour désigner la marche plaisir, la marche comme activité en soi (associée à une volonté de marcher)

- le mot « déplacement » (à pied) pour désigner l'action de marcher au quotidien, motivée par l'arrivée à une destination précise (parfois associé à la contrainte).

2.2. L'APPREHENSION DES MOBILITES URBAINES PEDESTRES *EX SITU*

2.2.1. Les groupes de discussion

L'étude de la marche *in situ* via les enquêtes que j'ai décrites plus avant, a été suivie d'une étude *ex situ* (figure 8), en salle, via la méthode des groupes de discussion. J'ai, en effet, souhaité isoler/extraire, les sujets de leur environnement, afin d'identifier et d'analyser plus encore leurs représentations des mobilités urbaines pédestres et de leur faire évaluer certaines situations de marche.

Il me paraissait indispensable de compléter la phase précédente (observations et enquêtes par questionnaire), qui m'a permis d'appréhender la marche dans sa pratique individuelle, par une seconde phase d'étude sociale et groupale de la marche en ville.

J'ai donc procédé en m'inspirant du modèle originel développé par Merton (1946) et Lewin (1948), en optant toutefois pour une condition intermédiaire entre l'animation directive et l'animation participante. Ainsi, j'assurais l'animation du groupe en me positionnant à la fois comme « leader » et comme « participant », ce qui laissait place à une discussion assez libre tout en restant cadrée par certaines consignes, qui correspondaient aux hypothèses à tester. Cette méthode, permet de faire émerger des objets que je n'avais pas identifiés comme tels (serendipité propre à la recherche) et de mettre en évidence certaines caractéristiques groupales en fonction de la composition de chaque groupe et des interactions qui se déroulent en son sein.

J'émettais donc l'hypothèse générale selon laquelle l'appartenance groupale était partie prenante dans la « fabrication » des représentations de la marche en ville et qu'il existait des représentations sociales de la marche en ville.

J'avais défini quatre groupes de sujets en fonction de leur rapport (affectif) à la marche en ville que nous expliciterons plus après. La partie qui va suivre s'attachera à décrire de la façon la plus simple mais exhaustive possible le déroulement d'une séance pour faciliter la compréhension de cette méthode de recueil de données.

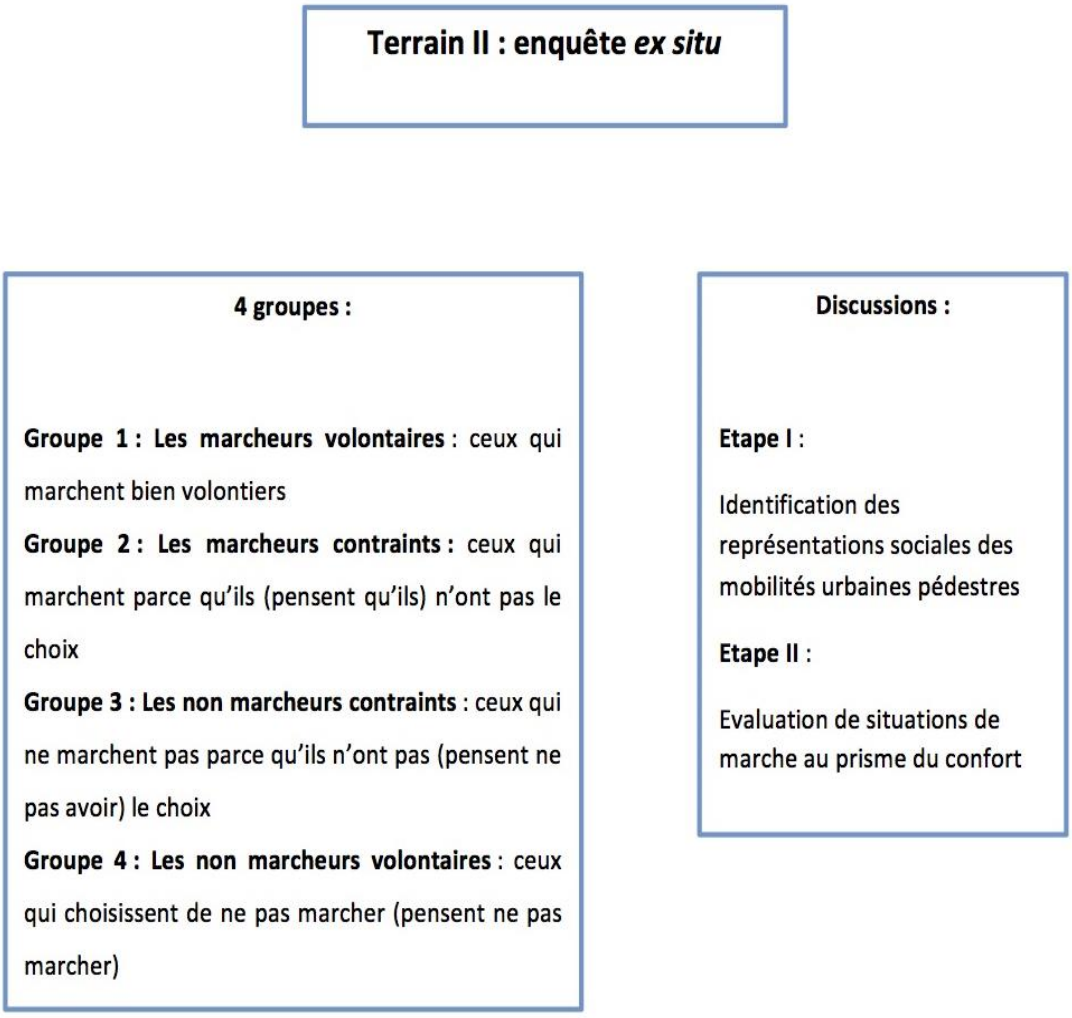


Figure 8 : Modalités des groupes de discussion. Méthodologie développée pour l'étude *ex situ* des mobilités urbaines pédestres (terrain II). Source : Roussel, J, 2013

Déroulement de la séance :

Les sujets étaient accueillis dans une salle aménagée en U pour permettre à chacun de s'observer et d'échanger le plus aisément possible. La salle était équipée d'un vidéo projecteur et d'une vitre sans tain qui permettait l'observation depuis l'extérieur. Chaque séance était enregistrée par vidéo.

J'ai choisi d'assurer moi-même l'animation de chaque groupe afin de modérer la discussion au plus près de mes hypothèses de recherche en fonction des interactions entre les sujets.

Je demandais alors à chaque sujet de se présenter rapidement en énonçant, son prénom, son lieu d'habitation, son lieu de travail et son âge. J'introduisais

alors de façon très vague (« *Nous sommes ici pour parler tous ensemble de la marche à pied, de ce que vous en pensez (…)* ») le sujet de la discussion du jour et les consignes de déroulement de la séance, à savoir que la séance s'articulerait autour de deux exercices pour une durée totale de 2h30. Je n'ai jamais explicité la distinction entre mon statut d'animateur et le leur mais l'évocation des consignes à suivre permettait de hiérarchiser implicitement les statuts.

Le premier exercice s'inscrivait dans la phase la plus longue (d'une durée d'environ 1h30) de la séance. Il visait un objectif clair, celui d'identifier et de faire discuter la/les représentation(s) de la marche en ville (qui correspondent à l'activité de promenade comme nous l'avons montré plus avant) d'une part et du déplacement à pied d'autre part (car cette activité, objet même de la recherche avait été finalement très peu décrite jusque-là).
Il était alors demandé aux membres du groupe de noter cinq mots (individuellement) qu'ils associaient à l'expression « marche en ville ». Nous répétions l'exercice avec l'expression « déplacement à pied en ville ». Chaque sujet devait alors énoncer les mots de la marche d'une part puis ceux du déplacement d'autre part, pour que je les inscrive sur un tableau afin de procéder à un regroupement par thème. Les résultats de cette étape seront présentés au chapitre 4 de ce mémoire.
Le second exercice de ce groupe de discussion, avait pour objectif de faire évaluer de façon individuelle puis collective, les niveaux de confort et d'inconfort lors de déplacements effectués à pied en ville en fonction d'une situation de déplacement définie par avance. Je présenterai les résultats de cette seconde étape au prochain chapitre.

Je suis, comme signalé lors de la première phase, intéressée par l'étude de la marche du quotidien, celle que chacun pratique de façon routinière et automatisée. Ainsi, j'ai défini chacun des groupes en fonction :

1. de la pratique quotidienne effective des mobilités urbaines pédestres

2. du rapport affectivo-cognitif entretenu par les sujets quant aux mobilités urbaines pédestres (relation construite en fonction notamment de leur pratique de celles-ci : contrainte, choisie etc.

Groupe 1 : les marcheurs volontaires (ceux qui se déplacent à pied bien volontiers en toutes circonstances)

Groupe 2 : **les marcheurs contraints** (ceux qui se déplacent parce qu'ils n'ont pas le choix ou pensent ne pas avoir le choix)

Groupe 3 : **les non marcheurs contraints** (ceux qui ne se déplacent pas à pied parce qu'ils n'ont pas le choix ou pensent ne pas avoir le choix)

Groupe 4 : les non marcheurs volontaires (ceux qui choisissent de ne pas se déplacer à pied/refusent de se déplacer à pied)

Si intellectuellement je fais la différence entre ceux qui « n'ont » pas le choix et ceux qui « pensent » ne pas avoir le choix de marcher ou de ne pas marcher, j'ai regroupé les sujets en fonction de l'impact sur leur pratique déclarée de la marche à pied. Certains résultats que j'exposerai plus après démontreront en effet qu'il y a une différence entre pratique réelle et pratique déclarée de la marche à pied. Cet écart est dû en partie à la valorisation de la marche à pied comme « bonne pratique » pour un développement durable qui impose toujours plus d'injonctions, mais qui chez certains provoque parfois les comportements inverses par défiance, ce qui est le cas de certains de mes sujets qui refusent de marcher.

Chacun des groupes était composé selon des critères de recrutement identiques, à savoir qu'ils se composaient autant que possible de 50% d'hommes et 50% de femmes répartis de façon égalitaire dans les tranches d'âge allant de 18 ans à 60 ans (étudiants et actifs) afin de correspondre le plus possible au profil des sujets que j'avais enquêtés lors de la première phase.

Parmi chaque groupe, j'avais d'ailleurs souhaité recruter des individus résidant ou travaillant au sein des sept quartiers que j'ai sélectionnés, j'en expliquerai les raisons plus après. Comme le démontre le tableau ci-dessous, seuls trois sujets sur l'ensemble des groupes n'avaient pas de connaissance quotidienne des lieux que nous avons enquêtés.

Je vais maintenant présenter les résultats relatifs au rapport à l'environnement physique de marche. Ces résultats sont issus des données recueillies lors des groupes de discussion et des enquêtes *in situ*.

2.2.2 A chacun son espace

Recentrons notre propos sur la spatialité dans laquelle s'inscrit l'action de marcher en proposant d'analyser le rapport entre mobilités urbaines pédestres et espace d'après des résultats empiriques émanant de mes enquêtes de terrain, me permettant ainsi de tester l'hypothèse (qui intéresse plus directement le domaine de l'aménagement de l'espace) selon laquelle *l'espace peut se constituer comme déterminant du comportement de marcheur.*
Dans le discours de mes enquêtés (et ce, quelle que soit la méthode de recueil utilisée), la dimension physique de l'environnement semble fortement peser sur le choix de se déplacer à pied d'une part et sur le type d'activité pédestre d'autre part. Ainsi, différents types d'espaces se dégagent de l'analyse de données (toutes confondues) et confirme la dichotomie marche-promenade versus marche-déplacement.
Il sera question dans ce sous-chapitre de démontrer que cette dichotomie sur le plan des représentations des mobilités urbaines pédestres suppose de la part des marcheurs des besoins et attentes concernant l'aménagement de l'espace afin qu'il réponde à l'activité pédestre pratiquée.
Nous verrons au chapitre suivant que les promeneurs exclusifs (ceux qui refusent de se déplacer à pied mais consentent parfois à se promener à pied) réclament finalement davantage de fonctionnalité quand les piétons réclament plus de souplesse dans l'aménagement des espaces, et notamment

que les espaces de déplacement ressemblent davantage à des espaces de promenade et donc des espaces plus confortables.

La proposition de classification des espaces qui suivra est basée à la fois sur le corpus de données recueillies lors des groupes de discussion et sur le corpus issu des sujets interrogés *in situ*.
Les sujets interrogés sur les différents sites présentés plus haut étaient invités à répondre aux questions ouvertes suivantes :
- « *Où marchez-vous volontiers ? Pourquoi ?* »
- « *Où évitez-vous de marcher ? Pourquoi ?* »

Concernant les *focus groups*, lors de chacune des séances, la discussion était lancée sur les espaces de marche privilégiés et au contraire sur les espaces de marche à éviter.

J'amenais ensuite les sujets à indiquer leur préférence en fonction du motif de déplacement afin de croiser à la fois les trois dimensions (physique, sociale et temporelle) de l'environnement avec le motif de déplacement dont je faisais l'hypothèse de l'importance lors de l'évaluation d'une situation de marche en termes de confort/inconfort (dont je présenterai les résultats au chapitre suivant).

J'ai, comme évoqué plus avant, souhaité savoir quels étaient pour les sujets, les espaces propices aux mobilités urbaines pédestres et ceux au contraire qui sont à éviter.
J'ai recueilli des réponses de deux ordres selon la façon dont la question était comprise/interprétée par les sujets. Une première catégorie de sujets et donc de réponses, se rapporte ainsi directement à la nomination de lieux précis alors que la seconde catégorie de sujets donnent des réponses regroupant différentes échelles de marche allant du trottoir à la forêt.

- **Catégorie des lieux** : regroupe des lieux précis que les sujets citent comme « exemple » de ces espaces où ils évitent de marcher ou au contraire ils marchent « bien volontiers »
- **Catégorie des types d'espace** : regroupe des espaces types, tels que la rue, la route etc.

Le tableau ci-dessous propose une classification des espaces de la catégorie des types d'espace, pour l'ensemble des réponses des sujets composant l'échantillon global des groupes de discussion.

	Espaces de marche « bien volontiers »				**Espaces de marche « évités »**			
Types d'espaces	Espaces de promenade	Espaces de shopping	Espaces piétonniers	Espaces de nature	Espaces routiers	Espaces urbains	Espaces de forte densité piétonne	Espaces associés à l'insécurité
Exemples d'espaces cités	bords de Seine promenades plantées	Endroits où il y a des vitrines et des boutiques	Rues piétonnes trottoirs	Parcs Forêt	boulevard périphérique grands axes de circulation	Ville Zone urbaine	Endroits bondés Là où il y a foule	Banlieue les quartiers « sensibles », « à mauvaises réputations »

Tableau 7 : Les espaces de promenade comme espace de marche « bien volontiers » Classification des espaces de marche. Source : données issues du corpus de l'enquête *ex situ* (2013) Réalisation : Roussel, J, 2014

De façon générale, pour tout lescéchantillons confondus, nous constatons un lien étroit entre la nature des espaces qui sont « bien volontiers » marchés par les sujets et la dichotomie entre la promenade et le déplacement pédestre (tableau 7).

Ainsi, de façon cohérente, nous constatons que la marche en ville, qui se réfère à la promenade (donc très fortement associée aux vocabulaires du plaisir et de la détente) est pratiquée « bien volontiers » dans des espaces qui sont destinés avant tout à la promenade (« parcs », « quais de Seine »…).
Au contraire, les espaces de marche « évités » («le long du périphérique », « grands axes »…), sont quant à eux plutôt associés à l'environnement urbain et à la marche-déplacement.

Il est intéressant de noter que nous constatons une différence significative des réponses selon le site sur lequel les sujets ont été interrogés.
En particulier concernant les sujets interrogés aux portes de Paris (La Plaine Stade de France à Saint Denis et Porte d'Italie) qui citent davantage de fois « Paris » comme lieux où ils marchent « *bien volontiers* » et qu'ils opposent de façon presque systématique à la banlieue qu'ils affirment éviter.
Les sujets interrogés à la Porte d'Italie et au niveau du tunnel de la rue de Rambouillet sont quant à eux ceux qui font le plus référence aux espaces de « nature » (parcs, campagne, forêts…) pour marcher « *bien volontiers* » et affirment « *éviter* » les « espaces routiers » et les espaces bruyants.
Enfin, les sujets interrogés sur le boulevard Haussmann déclarent « *éviter* » les espaces à forte densité piétonne. J'ai relevé ces remarques particulières en ce qu'elles ne me semblent pas être le fruit du hasard. Les caractéristiques des espaces de marche à éviter correspondant à celles des sites au sein desquels ces sujets étaient précisément interrogés.
Je peux donc affirmer que les caractéristiques du site sur lequel les sujets sont interrogés, ont une influence effective sur la projection des espaces de marche à « éviter ».
Concernant les sujets des groupes de discussion, les réponses obtenues sont évidements très hétérogènes entre les différents groupes.

Ainsi les réponses du groupe des marcheurs volontaires en toutes circonstances s'opposent aux réponses du groupe des non marcheurs volontaires (ceux qui refusent de marcher). Sur le plan qualitatif, les deux groupes s'opposent également bien que nous constations une même difficulté à appréhender la marche dans les espaces réservés aux marcheurs. Les raisons ne sont toutefois pas les mêmes puisque les marcheurs volontaires en toutes circonstances, en affirmant apprécier les zones piétonnes qu'ils souhaiteraient voir généraliser, ne souhaitent rien d'autre que l'éviction des autres mobilités dans l'espace public. Ce ne sont donc pas les zones piétonnes, en tant que lieux, qu'ils apprécient mais bien la typologie d'espace qu'ils souhaitent, de façon un peu égocentrée, voir se généraliser à l'ensemble du territoire parisien.

> *« S'il faisait beau tout le temps et que les parcours étaient plus verts et piétonniers on ne ferait que marcher. »*
> *« Ce serait bien de pouvoir marcher sur la route à la place des voitures en zone piétonne exclusivement. En plus ce serait calme, on se déplacerait et on aurait l'impression de se balader. ».*

Le groupe de ceux qui refusent de marcher déclare avoir une aversion pour les zones piétonnes qui par nature invitent à la marche et sont fréquentées par des marcheurs exclusivement *« Les rues piétonnes et assimilées c'est fatigant car il faut marcher et en plus il y a du monde. ».* Ce groupe, comme celui des non marcheurs car ils pensent ne pas avoir le choix, fait très souvent référence à la fatigue engendrée par la marche. Le cout de la marche au sens de l'effort physique et cognitif qu'il suppose est, comme je l'ai déjà évoqué, un argument utilisé qui semble peser lourd dans l'explication de ce refus de marcher.

Pour revenir à la typologie d'espaces appréciés et des espaces évités, de façon assez homogène, les zones de rencontre et autres zones de circulation partagée sont assez critiquées. En effet, la complexité de la signalétique et donc de la compréhension du message (qui est dans son droit ? à quel moment ?), le manque de lisibilité, font de ces zones des espaces à éviter

« Par contre les zones de rencontre ce n'est pas agréable, on ne comprend rien, personne ne sait qui a le droit qui n'a pas le droit, tout le monde met la pression à tout le monde. »

Alors que le groupe des marcheurs bien volontiers décrit les espaces très fortement fréquentés comme potentiellement répulsifs *« La foule excessive c'est un peu fatigant mais sinon le monde dans la rue c'est sympa. », « Les Champs Elysées à éviter, trop de monde, trop de « zone »… », « Le pire du pire c'est la rue de Rivoli, les trottoirs sont minuscules, le bruit est horrible. ».* Le groupe de ceux qui refusent de marcher évoque comme unique lieu de prédilection pour la marche (unique situation pour laquelle ils acceptent de marcher) les centres commerciaux.

Si cette déclaration peut paraître étonnante, elle est en fait relativement cohérente avec le reste du discours tenu par les sujets qui composent ce groupe.

En effet, la dimension sociale de l'environnement semble jouer un rôle prédominant pour ces sujets qui apprécient le confort de leur véhicule personnel et s'y sentent « *à l'abri* » d'un monde extérieur qu'ils trouvent souvent hostile *« Les centres commerciaux (…) c'est le bonheur ultime ».* Les espaces qu'ils considèrent comme les plus favorables à la marche sont donc des espaces fermés mais qui sont effectivement pensés pour les marcheurs. Il s'agit de se déplacer le moins possible en laissant le moins possible de place à l'improvisation, l'environnement doit être extrêmement balisé et pourvu de repères explicites.

Les espaces dévolus à la promenade, à la découverte d'un patrimoine et dont la charge historique est importante sont unanimement reconnus comme agréables :

> *« Par contre, les Tuileries, le Sacré Cœur, St Michel, Odéon, Montparnasse, l'ile Saint Louis, le marais, les quais de Seine. »*
>
> *« On marche plutôt dans des endroits aérés, des jardins, des cimetières, on se promène lorsqu'on est sur le chemin du retour du travail car on a le temps. ».*

Les deux groupes de non marcheurs semblent apprécier se promener dans des lieux précis tels que « *la rue Mouffetard et la place du Tertre »* à condition d'avoir l'assurance de pouvoir s'y rendre en voiture, ou en mini bus pour le second lieu.

Les espaces qui semblent répulsifs même pour les sujets qui marchent bien volontiers en toutes circonstances, sont les espaces souterrains du métro/RER. Ces espaces qui sont pourtant des espaces prévus pour optimiser les correspondances à pied des usagers des transports en commun sont vécus comme des espaces très inconfortables et dont l'usage ne se fait que sous forte contrainte. Les sujets de ce groupe déclarent d'ailleurs éviter d'utiliser les TC en grande partie à cause de ces espaces qui rendent les déplacements en TC « *absolument pas rentables* », *« On serait prêt à se rajouter 10/20 mn de marche par jour pour ne plus jamais prendre les transports en commun. »*

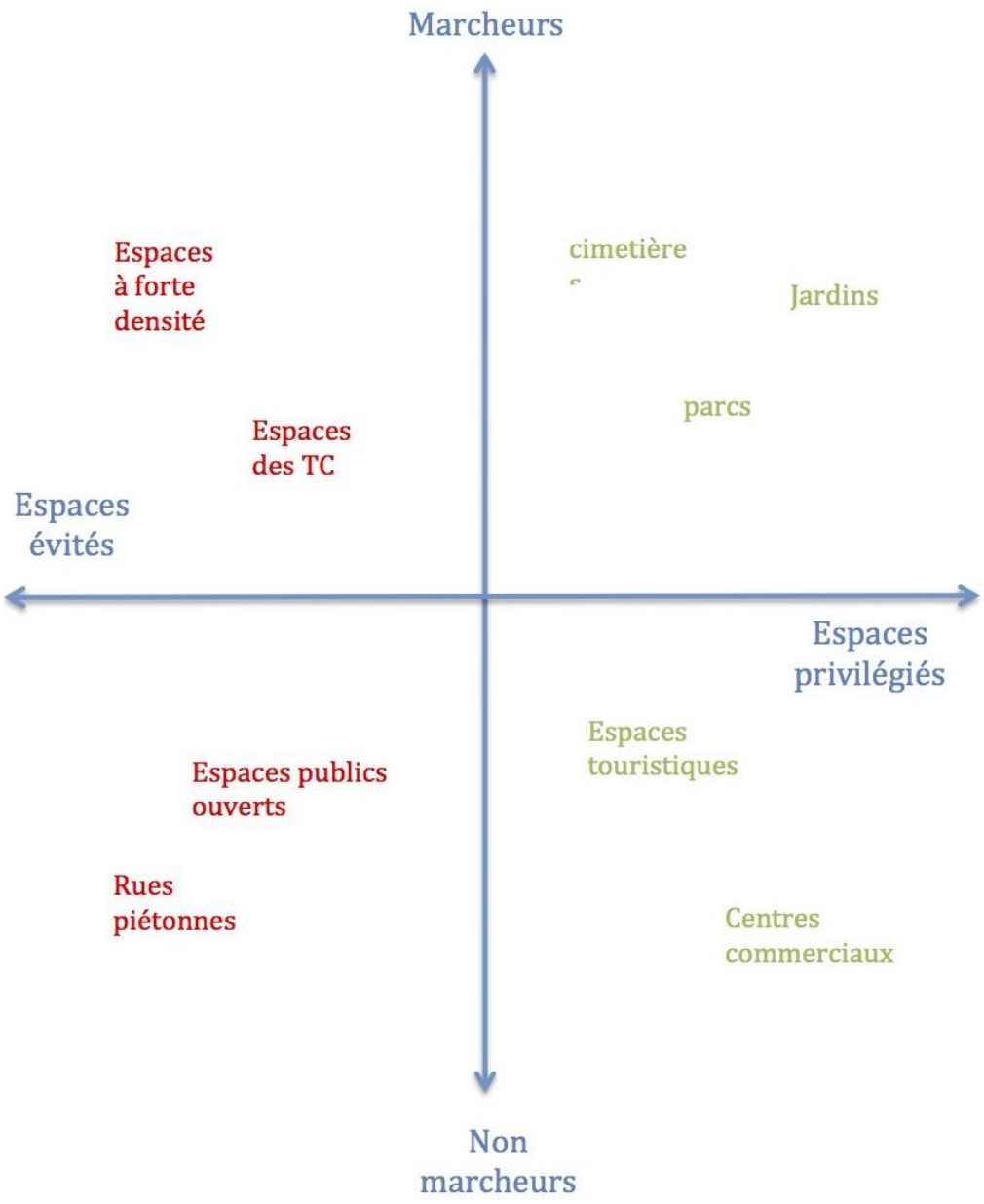


Figure 9 : Classification des espaces de marche bien volontiers vs évités en fonction de l'appartenance groupale. Représentation schématique du croisement de la classification des espaces de marche avec les différents groupes de marcheurs (groupes de discussion). Source : données issues du corpus de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2014

S'il existe différentes activités pédestres, différents rôles de marcheurs et différents types d'espaces (figure 9), il semble évident que vienne se poser la question de l'aménagement urbain adéquat à ces différentes typologies. En effet, comment alors, répondre aux différents besoins et attentes de ces différents usagers ? Comment répondre à certains sans brimer les autres ? Comment le choix de tel ou tel aménagement peut-il être fait ?

Concernant les données que j'ai recueillies, elles nous informent sur les différents niveaux de besoin des marcheurs en fonction notamment de leur rapport à l'espace public et aux mobilités urbaines pédestres. En effet, les sujets qui expriment le moins de besoins sont ceux qui se déplacent d'ores et déjà à pied, peut-être est-ce dû à leur expertise de l'espace public qui leur permet de connaître « *les bonnes astuces* » et/ou d'anticiper suffisamment leur déplacement à pied pour ne pas être dépendant de l'offre de services souvent limité sur l'espace public ?

Les non-marcheurs, volontaires ou non, sont en revanche très en demande de services (qui pour la plupart existent déjà mais dont ils ignorent l'existence), pour répondre à des besoins exprimés par un imaginaire lié aux mobilités urbaines pédestres et aux espaces publics qui leur est propre et explique certainement en partie ce refus ou cette incapacité à marcher en ville.

Si les besoins de ne sont pas les mêmes d'un individu à l'autre, chacun des groupes a, de façon plus ou moins argumentée, fait part de l'inconfort causé par le partage d'une même voie (le trottoir) entre différents usagers dont le rythme est parfois très diffèrent de l'un à l'autre.

En effet, puisque j'ai mis en évidence l'existence de plusieurs types de mobilités urbaines pédestres, en quoi serait-il aberrant de considérer que chacun d'eux pourrait être pratiqué sur un espace qui lui serait propre ? Autrement dit, serait-il envisageable de segmenter les espaces de marche en fonction de la nature de ces mobilités pédestres, une voie pour la promenade, une voie pour le déplacement à pied ?

S'il ne s'agit pas selon moi d'une hypothèse envisageable en ce qu'elle ne répond pas à l'idéologie urbanistique que je souhaite défendre, il n'en reste pas moins que cette proposition a été formulée à plusieurs reprises par les différents échantillons qui soutiennent tous que la gêne occasionnée par

l'autre marcheur, celui qui, pour diverses raisons, n'adoptent pas les mêmes comportements que soi, pourrait être amoindrie si l'espace public prévoyait des espaces adaptés à chaque fonction pédestre.

Les promeneurs exclusifs (ceux qui refuse de se déplacer à pied mais peuvent parfois apprécier une promenade à pied), exigent davantage de fonctionnalités que les « marcheurs en toutes circonstances ». En effet, les focus groups ont révélé que ce dernier type de marcheurs était doté d'une très grande capacité d'adaptation et que son rapport très positif aux mobilités urbaines pédestres lui permettait d'être finalement moins dépendant à l'environnement et notamment dans sa dimension physique, que les sujets ayant un rapport plus modéré voire négatif à ces mobilités.

Ainsi, l'urbanisme fonctionnaliste répondrait aux besoins de ceux qui évitent et/ou refusent la marche en ville, c'est à dire, ceux qui devraient composer la cible première des politiques publiques ayant pour objectif de promouvoir les mobilités pédestres. Comme évoqué juste avant, je développerai ce point qui fera l'objet précis de la partie suivante en introduisant la théorie des affordances par laquelle je tenterais d'apporter une réponse partielle à ces interrogations concernant la fabrique d'un espace public confortable.

L'analyse sémantique de l'expression « marche en ville » que j'ai présentée plus avant, me permet d'affirmer que l'objet « marche » au sens général du terme se confond avec la promenade.

La thématique (principale) du plaisir associée à l'expression « marche en ville », confère un rôle de promeneur à celui qui la pratique. En revanche le déplacement pédestre confère un rôle de « piéton » à celui qui la pratique. Cependant la frontière entre ces deux activités pédestres et ces deux rôles de marcheur, qui, je l'ai déjà évoqué, dépend en grande partie du motif de déplacement, est finalement assez poreuse. En effet, sujet peut « passer » de ce rôle de « promeneur » à celui de « piéton », en fonction de son environnement notamment et de certaines de ses caractéristiques et données propres (le temps dont il dispose à tel moment donné par exemple).

Ainsi, j'insiste également sur la perception de l'environnement marché et son influence sur la nature de l'action de marcher.

En effet, l'étude permet de démontrer que les espaces qui sont « bien-volontiers » marchés sont des espaces de promenade (le sujet est alors un promeneur), tandis que les espaces de marche qui sont « évités » sont plutôt des espaces de flux, pensés pour se déplacer (le sujet est alors un piéton), bien souvent en « cohabitation » avec les voitures, les bus, les vélos. Ce qui rend l'action de marcher plutôt inconfortable voire donne lieu à la mise en place de stratégies d'évitement. Je peux donc affirmer que la nature de l'action est avant tout définie par le motif de déplacement, bien qu'elle puisse *in fine* être nuancée par l'environnement marché ; un sujet qui se rend sur son lieu de travail en traversant un espace de promenade peut en effet basculer du rôle de piéton qui se déplace, à celui de promeneur et avoir ainsi le sentiment de lier déplacement et promenade, ce qui le place dans une situation de marche confortable.

CHAPITRE 3 : MOBILITES URBAINES PEDESTRES & CONFORT

Ce chapitre met à l'épreuve l'hypothèse selon laquelle l'évaluation de la situation en termes de confort joue un rôle sur les stratégies de déplacement pédestres adoptées par les marcheurs.

Je pars du postulat selon lequel, une situation de déplacement pédestre est composée d'un motif de déplacement et d'un environnement de marche tridimensionnel plus ou moins circonstanciel :

- dimension temporelle (heure de la journée, saisonnalité)
- dimension sociale (la rencontre avec l'autre ou son absence)
- dimension physique (le cadre et l'aménagement de l'espace)

La pratique des mobilités urbaines pédestres, est soumise à la qualité de l'environnement dans lequel elles sont pratiquées, ce qui rend comme évoqué plus avant, les marcheurs urbains, particulièrement sensibles à l'environnement marché.

Quels sont les critères du confort en milieu urbain ? De quoi est-il composé ? Pourquoi appréhender les mobilités urbaines pédestres par ce prisme du confort urbain ?

Le déplacement à pied est sans doute le mode par lequel l'individu est le plus exposé à l'environnement. Celui qui pratique les mobilités urbaines pédestres, le marcheur urbain, est donc le plus vulnérable à l'inconfort, le plus sensible au niveau/degré de confort dans la ville, qu'il soit bon ou mauvais.

Un des enjeux urbanistiques pour de nombreuses villes est d'ailleurs d'atteindre un bon niveau de confort de leurs espaces publics, c'est en partie ce pourquoi la ville de Paris a souhaité financer cette recherche, dans le but de:

1. identifier ce qui fait confort dans l'espace public pour ses usagers marcheurs
2. s'en saisir afin d'encourager les mobilités urbaines pédestres et promouvoir le plus possible ce mode de déplacement.

Travailler sur les mobilités urbaines pédestres au prisme du confort permet d'identifier d'une part les freins à ce choix modal, à savoir les nuisances urbaines et les éléments d'inconfort, et d'autre part ses moteurs, c'est à dire les éléments de confort qui concourent à rendre ou donner envie aux citadins de se promener et de se déplacer à pied. Ainsi, ce troisième chapitre fera la démonstration de l'existence d'un lien entre pratique des mobilités urbaines pédestres et confort des espaces publics.

Il sera ici question de présenter la notion de confort urbain telle que j'ai tenté de la circonscrire pour l'articuler autour des trois dimensions environnementales dans lesquelles s'inscrit l'action de marcher sur les différents sites que nous avons présenté au chapitre précèdent.

De nombreux architectes et urbanistes ont travaillé sur la notion de confort, du bâtiment en premier lieu, puis plus tard du confort des espaces publics ouverts (Chelkoff, 2007).

Leurs travaux s'inscrivent dans la lignée des recherches réalisées par le laboratoire CRESSON dans les années 1980-90 (Amphoux, P ; Augoyard, J-F ; Balay, O, Thibaud, J-P).
Les premiers travaux concernent le sonore et sa place dans la ville, l'identité qu'il confère à un espace, l'imaginaire et les représentations de la ville qu'il construit.
Il existe des critères de confort, physiquement et objectivement mesurables qui sont d'ailleurs utilisés par les aménageurs (architectes et ingénieurs) comme indicateurs et garants du bien être des usagers.
Je peux dresser une liste (non exhaustive) de ces critères et composantes du confort en milieu urbain:

- le confort acoustique,
- le confort lumineux,
- le confort lié à la qualité de l'air et à la pollution,
- le confort lié à la qualité du sol et à la voirie en général,
- Le confort thermique.

Ces critères sont relatifs à des besoins dont la variabilité d'un sujet à l'autre est assez faible et qu'il est possible de mesurer et de contrôler physiquement grâce à l'existence de seuils de tolérance (lesquels font basculer le sujet dans l'inconfort s'ils sont franchis). Le respect de ces seuils de tolérance qui ont donné lieu à des normes, est un prérequis sans lequel il n'est pas envisageable d'évoquer la notion de confort en milieu urbain.

Cependant, ces critères physiques et objectifs, seuls, ne permettent pas de faire émerger le confort en milieu urbain ; d'autres critères, plus subjectifs, d'ordre psychosociologique participent à l'émergence de ce sentiment (Tableau 8) . Il paraît moins évident d'établir une « norme » puisque, le marcheur, dans sa multiplicité n'a pas les mêmes besoins en fonction de sa corporéité (âge, genre, motricité etc.), de la temporalité dans laquelle s'inscrit son action et de l'environnement physiquement et socialement marché.

Je présenterai dans ce chapitre, les résultats de mes enquêtes portant spécifiquement sur la notion de confort et par lesquelles j'ai tenté de mettre en évidence les critères qui font confort en milieu urbain, en fonction du marcheur et des trois dimensions qui composent l'environnement de marche (dimensions temporelle, sociale et physique).
En cela, j'affirme d'ores et déjà que le confort en milieu urbain (qui regroupe à la fois une dimension objective et une dimension plus subjective) n'est pas le même pour tous.

Confort Urbain									
Dimension objective (ce qu'on peut physiquement mesurer)					**Dimension subjective** (ce qu'on ne peut pas mesurer physiquement)				
Existence d'un seuil de tolérance					**Perception individuelle et représentations influencent l'évaluation du niveau de confort**				
Peu de variabilité d'un individu à l'autre					**Forte variabilité d'un individu à l'autre**				
Qualité de l'air	Niveau sonore	Voirie et qualité du sol	Thermique	Eclairement	Perception des sons	Esthétique du lieu	Sentiment de sécurité	Relation à l'autre	Animation

Tableau 8 : Classification des critères du confort urbain en deux dimensions principales : objective et subjective. Source : Roussel, J, 2013

Les enquêtes que j'ai menées pour cette recherche, ont démontré qu'il existait autant de confort, que de personnes enquêtées. En effet, le confort a cela de personnel qu'il ne peut correspondre avec exactitude à deux sujets à la fois, au même moment. Nous le verrons dans le sous chapitre suivant, la temporalité peut parfois suffire à changer complètement l'appréciation d'un espace par un même individu, de la même façon que son motif de présence dans tel ou tel environnement. Il existe bien sur des constantes selon lesquelles une situation sera presque toujours considérée comme inconfortable. Il est en effet plus évident de définir ce qui est inconfortable.
L'objet « confort » en milieu urbain, n'existe pas en tant que tel. Nous parlons en réalité d'une multitude de conforts urbains qui correspondent à chaque

profil de personne qui pratique l'espace public, en fonction du moment de la journée, de son motif à être dans l'espace public…
Il existe donc plutôt des situations de confort, qui correspondent à un type d'usager pour un type d'espace… Le confort urbain est une notion situationnelle qui résulte de la combinaison des caractéristiques environnementales (physiques, sociales et temporelles) et des caractéristiques intra-subjectives.

Il n'existe donc pas de confort des mobilités urbaines pédestres mais plutôt des situations de déplacement à pied plus ou moins confortables. Les conséquences de cette affirmation pour l'étude du confort de la marche sont lourdes parce qu'elles supposent qu'aménager un espace confortable pour le plus grand nombre c'est faire en sorte qu'il puisse offrir le plus grand nombre de situations différentes.
Je maintiens précisément cette affirmation en ce que la recherche d'un confort unique, serait finalement inconfortable pour tout le monde.
La plupart des espaces publics ouverts ont été aménagés pour répondre à au moins l'un de ces deux principes :

- On (les politiques publiques) aménage un espace en essayant de répondre aux besoins du plus grand nombre au détriment donc de certains (on hiérarchise en fonction du plus grand nombre). C'est le cas de la mairie de Paris qui a aménagé son territoire pour répondre aux personnes valides, excluant de fait toute personne à mobilité réduite, qu'elle que soit le degré et la durée de cette réduction de la mobilité.

  Et/ou
- On segmente l'espace et on aménage chaque segment pour de grands types d'usagers en fonction des besoins propres (c'est ce qui est fait très souvent pour la gestion des différents flux, piétons versus cyclistes versus automobilistes versus bus…). C'est aussi le cas du territoire parisien qui dans la plupart des cas est organisé par typologie d'usagers.

3.1. L'EMERGENCE DU SENTIMENT DE CONFORT EN SITUATION DE DEPLACEMENT

Dans ce sous chapitre, je vais aborder le lien entre confort urbain et mobilités pédestres afin de démontrer en quoi ce prisme est intéressant pour appréhender ces mobilités d'un point de vue scientifique. En effet, cela nous permet d'en apprendre davantage à propos de ces deux objets d'une part et d'un point de vue opérationnel ensuite car cela nous permet d'apporter certains éléments de réponse à la gestion urbaine de certains espaces et notamment ceux qui sont dévolus à la marche.
Dans quelles mesures le confort urbain est-il une notion situationnelle (c'est à dire relative à un sujet en fonction de son motif de déplacement dans un environnement précis) ? Qu'est ce qui participe à l'émergence de ce sentiment ? Y-a-t-il des invariants, des critères de base et quels sont les critères secondaires qui vont faire varier le niveau de confort d'une situation de marche ? Quels sont les impacts sur la pratique de la marche ?

Nous l'avons dit plus avant, l'émergence du confort urbain est relative à une situation qui résulte de la combinaison d'un certain nombre de critères environnementaux mais également de déterminants psycho-sociaux propres à chaque sujet (figure 10). Le schéma ci-dessous propose un recensement non-exhaustif de ces déterminants sur lesquels les urbanistes n'ont finalement que peu de prises mais dont la connaissance permet d'envisager ne serait que la pluralité des sujets-marcheurs pour lesquels ils oeuvrent.

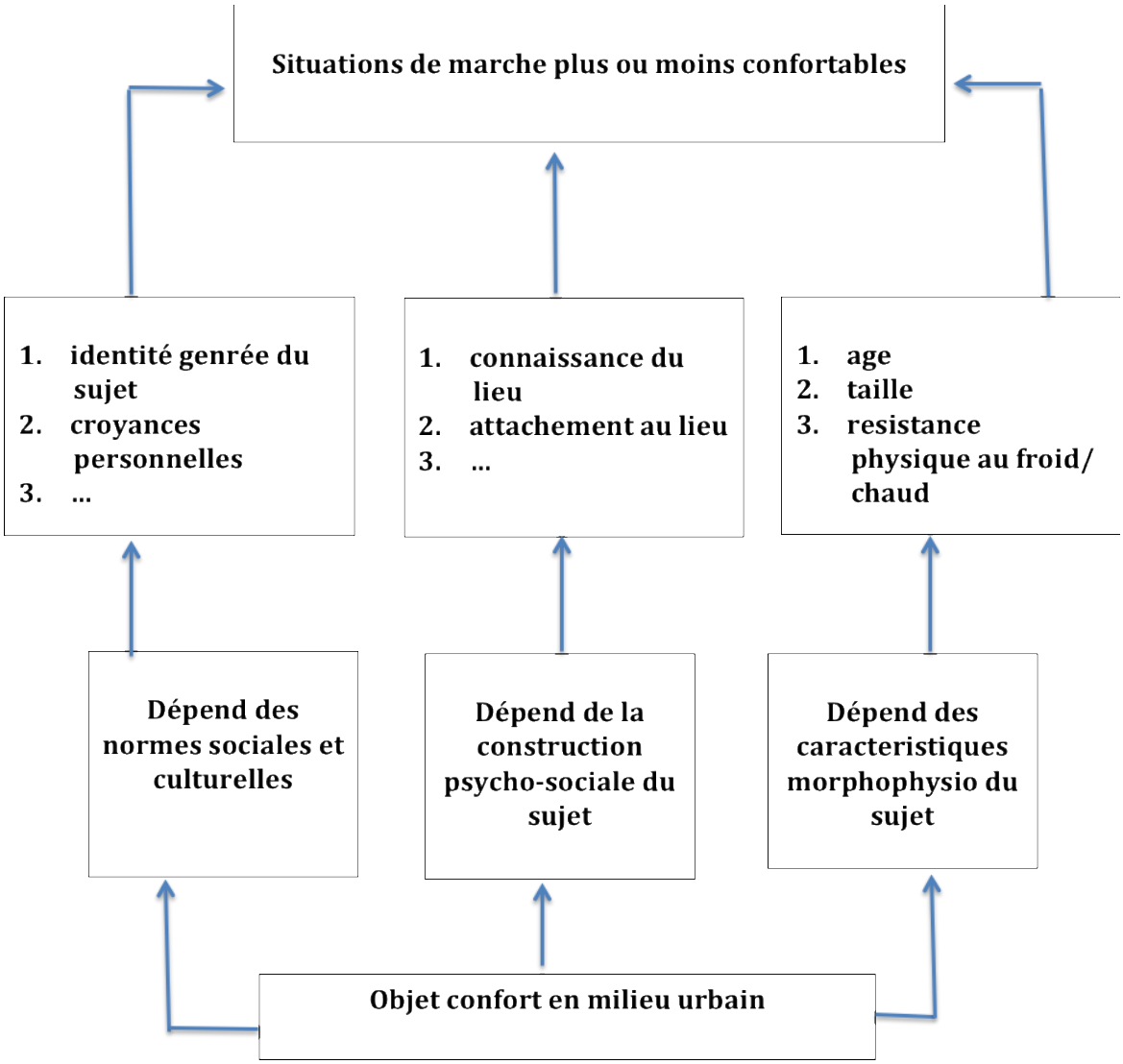


Figure 10 : Critères individuels impliqués dans l'émergence du sentiment de confort lors d'une situation de marche. Source : Roussel, J, 2013

Les déterminants psycho-sociaux que je viens d'évoquer ne sont pas les seuls à l'œuvre dans l'émergence du sentiment de confort urbain.

Je tenterai de faire la démonstration selon laquelle les critères environnementaux sont, dans une très large mesure, responsables de l'émergence de ce sentiment. Pour rappel, lorsque je parle d'environnement, je pense aux trois dimensions qui le composent et sur lesquelles ce travail de thèse postule une importance dans leur interrelation constante avec les marcheurs. Ce sous-chapitre sera donc organisé autour de ces trois dimensions, physique (relative au cadre bâti et à l'aménagement), temporelle (relative au moment dans lequel est inscrit l'action du marcheur, qu'il

s'agisse de l'heure, du jour ou de la saisonnalité) et enfin sociale (relative à la présence ou non d'un autre que soi sur l'espace public). Les résultats qui vont suivre (tableaux 9 & 10) émanent principalement des enquêtes que j'ai menées *in situ*, sur les sept sites que j'ai présentés plus avant.

Critères de Confort (observables)													
	Qualités aérothermiques			Voirie et qualité des sols			Aménagements en faveur du piéton			Animation		Esthétique de la rue	
	aéré	Abrité du vent	lumineux	Bien éclairé	propre	Larges trottoirs	assises	Voies piétonnes, Z30 ou ZR	jalonnement	commerces	services	végétalisé	Cadre bâti
Avenue de Clichy	■			■						■	■	■	
Avenue de France	■		■	■	■	■	■	■	■		■		
Boulevard Haussmann		■		■						■	■		■
Rue Lafontaine		■			■					■	■		
Parvis de la gare RER Saint Denis	■		■	■	■	■	■	■	■		■		
Porte d'Italie	■		■								■		
Tunnel de la rue de Rambouillet		■											

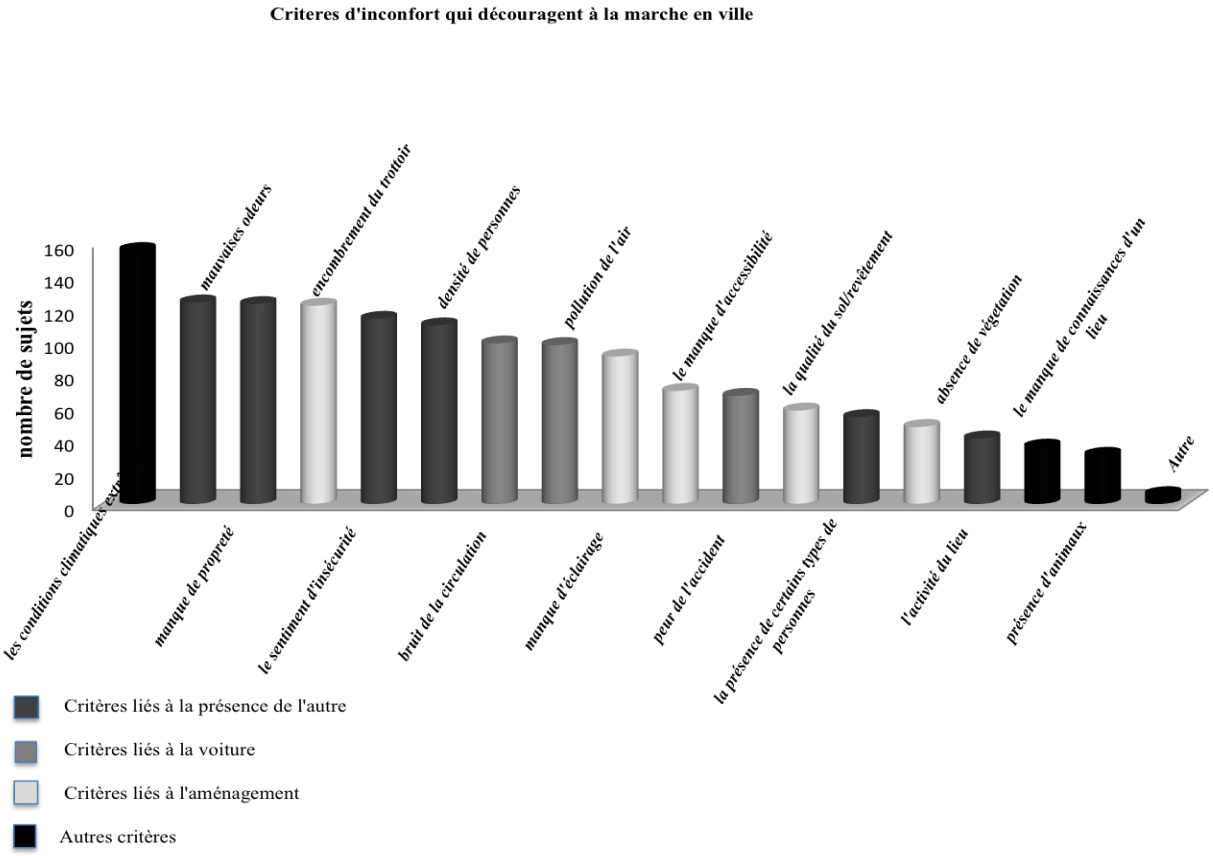
Tableau 9 : Recensement (non exhaustif) des critères de confort de la dimension physique de l'environnement pour chacun de mes sites. Source : données issues du corpus de l'enquête *in situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2013

Critères d'Inconfort (observables)											
	Qualité aérothermique			Voirie et qualité des sols			Environnement routier	Monofonctionnalité			Bruit
	confiné	venteux	Mauvaises odeurs et pollution	Manque d'éclairage	sale	Etroitesse ou absence de trottoirs		passage	résidentiel	Pôle d'activités	
Avenue de Clichy			■		■		■				■
Avenue de France		■								■	■
Boulevard Haussmann	■			■	■	■				■	■
Rue Lafontaine	■			■		■	■		■		
Parvis de la gare RER Saint Denis		■		■				■			
Porte d'Italie		■	■		■	■	■	■			■
Tunnel de la rue de Rambouillet	■		■	■	■	■	■	■			■

Tableau 10 : Recensement (non exhaustif) des critères d'inconfort de la dimension physique de l'environnement pour chacun de mes sites. Source : données issues du corpus de l'enquête *in situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2013

Le graphique (graphique 9) ci-dessous regroupe les différents critères d'inconfort selon qu'ils sont liés plutôt à la présence de l'autre en général, de l'autre « motorisé » ou encore de l'aménagement.

La catégorie « autre » regroupe les items qui ne dépendent pas directement de l'action publique en matière d'aménagement urbain.



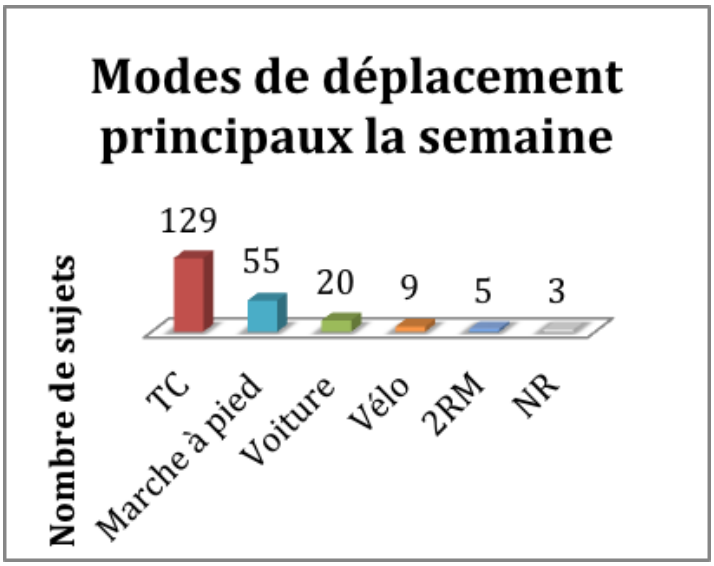
Graphique 9 L'autre comme principale source de gêne environnementale. Critères principaux qui participent à l'émergence du sentiment d'inconfort et sont impliqués dans la décision de ne pas marcher en ville. Source : données issues du corpus de l'enquête *in situ* (2013) Roussel, J, 2013

3.2 TEMPORALITE ET CONFORT

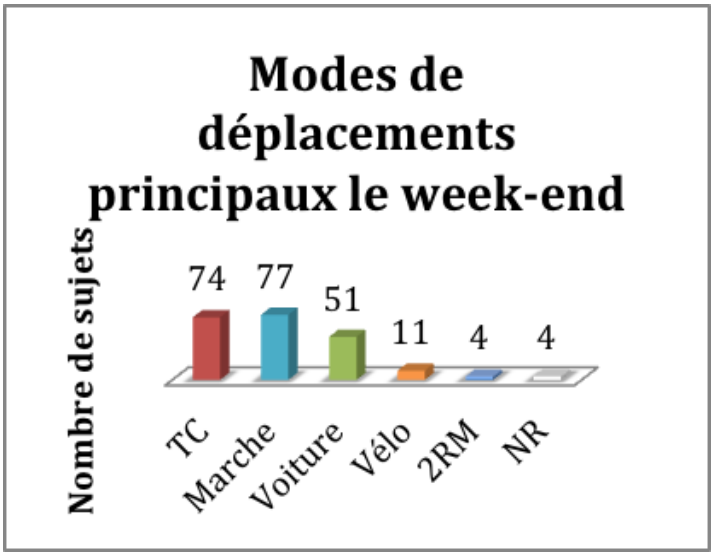
La temporalité dans laquelle est inscrite l'action de marcher est une des trois dimensions que je considère comme constituante de l'environnement de marche et donc de la situation de déplacement pédestre. Un individu ne marchera pas de la même façon selon l'heure de la journée ou de la nuit en ce que les périodes de la journée ne sont pas chargées des mêmes représentations d'une part et, d'autre part parce qu'elles supposent des activités différentes et donc une dimension sociale qui varie en conséquence.

La dimension temporelle peut être entendue à différentes échelles, l'échelle journalière, hebdomadaire etc. et celle de la durée du déplacement (cette dernière n'a pas été analysée dans ces travaux). J'étais particulièrement intéressée par l'échelle d'une journée « classique » d'un individu évoluant dans le cadre d'une journée de travail en semaine durant laquelle il inscrit ses déplacements à pied dans une routine quotidienne. Toutefois, J'ai également interrogé les sujets sur leurs habitudes de déplacement le week-end pour comprendre leur pratique de la marche à pied en ville et l'influence de leurs activités de travail et de loisirs sur cette pratique.

Les graphiques ci-dessous démontrent que les modes de déplacement employés la semaine diffèrent de ceux qui sont employés le week-end (graphique 10 et 11). Cela s'explique, au regard de notre échantillon, par l'absence de l'activité principale, à savoir leur emploi qui rythme leur mobilité quotidienne et donc le nombre de déplacements effectués à pied. J'interprète aussi ce résultat par le fait que la marche (qui, selon l'échantillon est plus utilisée le week-end que la semaine) est plutôt associée à la détente, aux activités de loisirs qu'aux déplacements utilitaires.



Graphique 10 : Les transports en commun comme principal mode de déplacement utilisé par notre échantillon la semaine. Répartition des sujets interrogés in situ (tous sites confondus) par mode de déplacement principal utilisé la semaine. Source : données issues du corpus de l'enquête *in situ* (2013) Réalisation : Roussel, J, 2013



Graphique 11 : La marche et les transports en commun comme modes de déplacement principaux utilisés par notre échantillon le week-end. Répartition des sujets interrogés in situ (tous sites confondus) par mode de déplacement principal utilisé le week-end. Source : données issues du corpus de l'enquête *in situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2013

Mes observations démontrent que, tous sites confondus, les marcheurs adoptent à la fois un rythme et plus largement des comportements différents selon le moment de la journée. En effet, lors du premier créneau d'observation (6h30-8h) les marcheurs ont un rythme de déplacement soutenu et sont bien loin de la contemplation, la marche est efficace et motivée par l'arrivée à un point précis.

Cela étant dit, les marcheurs sont très attentifs à l'autre en ce qu'il représente à ce moment-là de la journée un obstacle (inconfort) qui peut si son comportement n'est pas anticipé, représenter une entrave au cheminement et donc à l'efficacité recherchée (cf. les joutes urbaines théorisées par Charles Maxime, 2014).
Les marcheurs du second créneau de la matinée (9h-10h30) sont également dans cette recherche du déplacement efficace mais la présence plus importante de l'autre que soi et notamment de cet autre dont le motif de déplacement est diffèrent, complexifie d'autant plus le déplacement (et entraîne parfois un agacement visible chez le plus pressé). C'est en effet lors de ce créneau que j'ai pu observer le plus de situations conflictuelles. Le créneau de la pause méridienne correspond à une véritable « pause » du sujet dans sa fonction de « travailleur », la marche reste soutenue mais les individus semblent plus tolérants concernant le rythme des autres. C'est sans surprise à ce moment de la journée que la marche en groupe est la plus présente. Les stratégies de déplacement sont alors focalisées sur un seul objectif, celui de conserver physiquement l'apparence d'un groupe qui permette ainsi d'assurer l'échange à travers la conversation.
J'ai pu remarquer deux grands types de réaction, lorsque les cadres physique (largeur et encombrement du trottoir) et social (forte densité piétonne) ne permettent pas à tous les membres du groupe de marcher les uns suffisamment proches des autres pour participer ou poursuivre un échange :

- certains groupes s'adaptent à l'environnement en se scindant en deux ou trois sous-groupes

- d'autres préfèrent conserver la cohérence du groupe en changeant de trottoir (pour un plus large et/ou moins encombré) ou encore en débordant sur la chaussée ou sur la voie cyclable (c'est le cas avenue de France par exemple).

Le créneau de fin d'après-midi (17h30-19h) qui correspond à la première vague de sortie de bureau redevient pour certains, un créneau de marche solitaire et pour d'autres (majoritairement des femmes) devient un créneau de marche accompagnée par des enfants que l'on récupère à la crèche et/ou à l'école. Une fois encore sans surprise, les sujets qui accompagnent des enfants en âge de marcher sont ceux qui adoptent un rythme de marche assez lent qui s'apparente plus à de la promenade que ceux dont les enfants sont déplacés en poussette. Ces derniers, bien que plus rapides que les premiers sont beaucoup plus vigilants quant à l'état et à la qualité de la voirie.

Les sujets non-accompagnés ont des comportements qui s'approchent davantage des comportements adoptés en matinée mais les observations et enquêtes par questionnaire démontrent qu'ils n'ont pas la même utilisation du téléphone portable le matin et le soir. Le soir est plus propice à la conversation téléphonique alors que le matin, l'objet smart phone est davantage utilisé pour écouter de la musique, consulter internet ou écrire. Enfin, le dernier créneau d'observation, le plus tardif dans la journée 19h30-21h) est celui au cours duquel j'ai observé le plus de mixité comportementale. Le début de ce créneau correspond finalement assez bien aux comportements observés lors du créneau précèdent. Après 20h (nous étions à la fin de l'hiver) nous pouvions ressentir une réelle rupture sur le plan de la densité de personnes présentes dans la rue ce qui modifiait considérablement les comportements des marcheurs dont le rythme était plus rapide. Cette accélération était combinée avec une utilisation presque systématique du téléphone portable sur certains sites (tunnel et porte d'Italie) et une non-utilisation flagrante sur d'autres (notamment sur le parvis de la gare RER Saint Denis et rue Lafontaine).

La dimension temporelle de la marche suppose également des changements physiques tels que le niveau de luminosité, le niveau sonore ou encore thermique. Ainsi, ces changements accompagnent le sujet dans sa corporalité, qui, soumis à ces variations, va devoir s'adapter et donc adopter des comportements différents.

Il me paraissait également intéressant de savoir dans quelle(s) mesure(s) l'âge des sujets influe sur la pratique de la marche en fonction des différents moments de la journée en émettant l'hypothèse selon laquelle les plus jeunes actifs et les étudiants marchent davantage que les autres sujets de l'échantillon.

Dans le même temps que les travaux que nous présentons ici, nous avons mené une étude sur l'approche générationnelle de la marche en ville dans le cadre de la recherche SUCH «*Sentiers Urbains Connexions et Hubs pour une marche à haute qualité de services à Paris* » (Chardonnet, Dousson, Tillous, Roussel, 2014) résultant de l'analyse d'un questionnaire réalisé en auto-administré (via internet) auprès de la population étudiante francilienne. Cette recherche a mis en évidence les spécificités de la mobilité pédestre de cette population. Les résultats tendent à démontrer qu'en terme de temporalité, les étudiants franciliens semblent, pour 4 étudiants sur 10, marcher aussi bien *« la journée, en soirée et la nuit (après minuit) »,* alors que près de 3 étudiants sur 10 ne marchent *« qu'en journée et qu'en soirée »* et que 2 étudiants sur 10 marchent de *« jour exclusivement* ». Il est intéressant de noter que les sujets qui marchent exclusivement de jour, sont plus nombreux à résider en banlieue que dans Paris intra muros. Parmi ces étudiants marcheurs diurnes, près des ¾ sont des femmes et près de la moitié d'entre eux sont également ceux qui réclamaient par ailleurs davantage de sécurité au sein des espaces publics.

Concernant notre échantillon de marcheurs interrogés *in situ* pour ce travail de thèse, nous constatons qu'indépendamment de l'âge des sujets et en comparaison avec le nombre de marcheurs présents en journée, les sites les moins marchés en soirée sont également les sites les plus excentrés. Si la pratique de la marche semble bien conditionnée par la temporalité, cela serait renforcé lorsqu'il s'agit d'un espace faiblement marché (dimension sociale) et peu attractif, éloigné d'une centralité urbaine (dimension physique), ce qui valide pour partie, l'hypothèse selon laquelle le niveau de confort de la marche en ville réside dans la combinaison d'au moins deux des

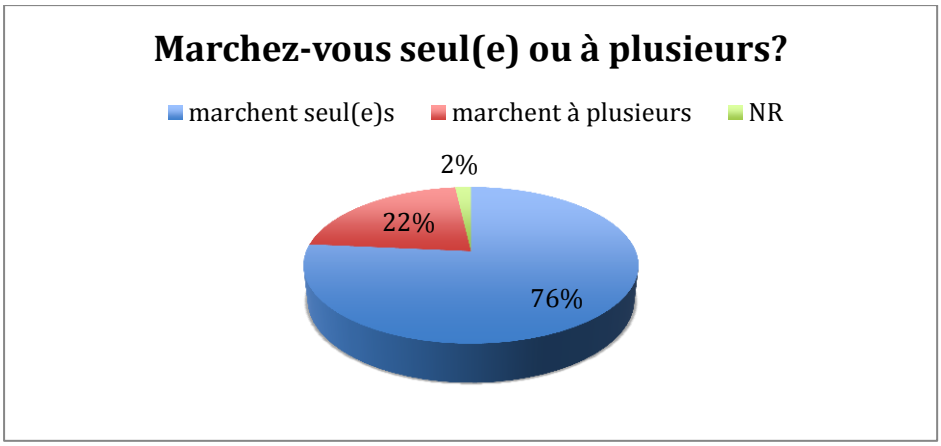
dimensions qui constituent l'environnement de marche (selon la définition que j'en propose).

La dimension temporelle de la marche en ville est en effet étroitement liée à la dimension sociale. Mes observations et différentes enquêtes ont confirmé le caractère anxiogène de la nuit pour la plupart des sujets enquêtés, pour qui marcher la nuit est plus risqué que le jour de façon générale. Cette anxiété est alors décuplée si l'action de marcher la nuit est combinée avec un espace chargé en représentations négatives (dans le cas de cette recherche : banlieue, tunnel, rue déserte) et/ou avec la présence de certaines personnes (dimension sociale).
Le sentiment d'insécurité lors d'une situation de marche est donc bien souvent lié à la fois aux dimensions temporelle et sociale. Il donne lieu à des stratégies d'évitement de certains espaces en fonction de l'heure de la journée ou encore au choix d'un mode de déplacement moins exposant (à l'environnement jugé hostile) que celui de la marche à pied.

3.3. ALTERITE ET CONFORT

Je me suis intéressée aux conditions sociales de la pratique de la marche en ce que la dimension sociale fait partie intégrante de l'environnement qui selon moi influence le niveau de confort ressenti.
Je souhaitais en effet en savoir davantage sur ce qui « fait confort » sur l'espace public en termes de densité piétonne, de rencontre avec l'autre et de degré d'interaction. Quelles sont les situations de marche qui participent à l'émergence du sentiment d'inconfort et donnent lieu à des comportements d'évitement ?

Ainsi, j'ai cherché à savoir si les sujets de notre échantillon marchent en général « *plutôt seul(e)* » ou « *plutôt à plusieurs* » afin de croiser cette dimension sociale du déplacement à pied avec d'autres variables telles que le sentiment de sécurité, la vitesse de la marche ou encore les substituts utilisés pour pallier à l'absence de l'autre.
Comme attendu, la majorité des sujets déclarent marcher la plupart du temps « *plutôt seul(e)* » (graphique 12).



Graphique 12 La marche : un mode de déplacement solitaire. Source : corpus de données issues de l'enquête *in situ* (2013), tous sites confondus. Réalisation : Roussel, J, 2013

En revanche, il ne semble pas y avoir de lien entre les variables âge, sexe ou le sentiment de stress/angoisse lors des déplacements à pied et le fait de marcher « *plutôt seul(e)* ».

La plupart des sujets qui se sentent en insécurité lors de leur déplacement à pied mettent en place des stratégies d'évitement plus extrêmes (et moins dépendantes de la présence d'un individu connu) que se faire accompagner dans certaines situations. Par exemple, ils vont éviter de se déplacer à pied à certaines heures et dans certains endroits ou bien utiliser leur véhicule personnel ou les transports en commun qui selon eux minimisent la durée du déplacement à pied.

Il est intéressant de noter que hormis les conditions climatiques et l'encombrement des trottoirs (nous précisions lors de la passation que nous faisions référence à l'encombrement du trottoir par des objets et du mobilier), les autres critères d'inconfort considérés comme frein à la marche en ville, sont liés à la présence de l'autre, de façon directe (« *sentiment d'insécurité* », « la *densité de personnes* ») ou indirecte (« *les mauvaises odeurs* », « *le manque de propreté* », « *le bruit de la circulation* » et « *la pollution de l'air* »).

L'autre comme frein principal à la décision de marcher

J'avais également souhaité savoir ce qui est considéré comme « *frein*» à la marche en ville. Le graphique ci-dessous représente les critères d'inconfort et les nuisances qui sont (tous sites confondus) perçues comme répulsifs pour la marche en ville (nous verrons lors de l'analyse site par site que ces critères sont classé différemment selon les sites).

Ainsi, sont représentés par l'ensemble de l'échantillon comme un frein à la marche en ville, les items suivants :

1) *les conditions météorologiques-gênantes (pluie, neige et grosse chaleur)*
2) *les mauvaises odeurs*
3) *le manque de propreté*
4) *l'encombrement du trottoir*
5) *le sentiment d'insécurité*
6) *la densité de personnes*
7) *le bruit de la circulation*
8) *la pollution de l'air*

La gêne principale qui décourage la marche en ville est en lien avec la présence ou l'action d'autrui sur l'espace public. Il s'agit également de gènes/nuisances sur lesquelles les individus n'ont pas de contrôle, ce qui augmente de façon significative la perception de la gêne ressentie (Moser, 1997, Bonnefoy, 1997).

Au regard des nombreuses recherches concernant la qualification du paysage sonore (Geisler 2011) et en particulier la perception du niveau sonore en ville en général (Marry 2013) ou sur des espaces précis tel que les places publiques, j'attendais un nombre plus important de réponses liant l'item « bruit » et les freins à la marche en ville.

Je peux expliquer cela par le fait que l'action et le mouvement qui caractérisent la marche à pied offre alors aux marcheurs la capacité de s'extraire d'une situation bruyante et permet donc une certaine maitrise de son environnement. Ainsi, en s'éloignant de la source de bruit on y échapperait. Le caractère provisoire du bruit, rendrait finalement cette nuisance, contrôlable, contrairement aux conditions climatiques auxquelles les individus sont soumis et ne peuvent que tenter de s'équiper pour amoindrir l'inconfort ressenti.

Il est intéressant de noter que, de façon générale[18], l'aménagement de l'espace dans la ville dense très marchée est finalement relativement peu impliqué dans l'évaluation d'une situation de marche et que les critères dominants sont relatifs à la dimension sociale de l'environnement marché. Nous verrons en effet par la suite que les critères relatifs à la dimension physique -qui correspond à l'aménagement et à la morphologie de l'espace- s'ils restent importants dans l'évaluation environnementale, sont secondaires. Ils prennent d'ailleurs d'avantage d'importance sur des espaces dont le « bon » niveau de confort est d'ores et déjà avéré alors même que les sujets amenés à évaluer un espace qui s'avère inconfortable physiquement, verbaliseront davantage l'inconfort social qu'ils y associent.

[18] Nous verrons qu'il y a cependant quelques résultats différents en fonction des sites enquêtés

3.4. AMENAGEMENT ET CONFORT

Il est ici question d'aborder la dimension physique de l'environnement marché et son rôle dans la perception des nuisances et du confort de l'espace en question. Je présenterai des résultats qui sont de deux ordres et qui concernent :

- la représentation sociale de l'environnement physique marché que les sujets se font de celui-ci et donc le rôle des caractéristiques morphologiques dans l'évaluation du niveau de confort lors d'une situation de marche
- l'influence du site d'interview sur la perception
- Concernant le premier point, les résultats des observations ont, dans une certaine mesure, confirmé notre hypothèse selon laquelle l'environnement physique influençait les comportements de marche sans toutefois pouvoir identifier si cette dimension était davantage incriminée que les dimensions sociale et temporelle.

Je peux du moins confirmer que les individus ont des comportements de marche différents selon les sites d'enquête.
En affirmant que les réponses comportementales des individus dépendent de l'espace dans lequel ils se trouvent, je me place dans une approche déterministe de la relation individu-environnement, selon laquelle l'environnement en tant qu'il représente une contrainte[19] pour l'individu (qui est forcé de s'y adapter) génère un certain inconfort de la situation dû au sentiment de perte de contrôle (Proshansky, Ittelson & Rivlin, 1970). Les recherches en psychologie sociale et environnementale ont démontré un lien avéré entre conditions environnementales imprévisibles et sentiment de perte de contrôle de la situation et donc émergence du sentiment d'inconfort, notamment concernant les critères d'inconfort tels que le bruit (Cohen & Weinstein, 1982), la densité de personnes (Baum, Paulus & Epstein, 1982) et la pollution de l'air (Evans, Jacob & Frazer, 1982).

[19] Bien que le déterminisme n'implique pas seulement des contraintes pour l'individu mais également des ressources (Berque)

Si ces théories déterministes apportent un éclairage très pertinent sur la perception des nuisances urbaines, notamment en termes de contrôlabilité, notre travail de recherche s'inscrit plutôt dans une approche interactionnelle et/ou systémique de la relation individu-environnement et en propose une explication plus générale. Ces modèles s'attachent à mettre l'accent sur les processus et mécanismes cognitifs et leur rôle dans la perception de l'environnement, ce qui correspond à mes hypothèses selon lesquelles, l'évaluation d'une situation de marche est fonction des caractéristiques physiques, sociales et temporelles de l'environnement mais également de la manière dont les individus perçoivent et se représentent ces caractéristiques et donc de l'interprétation individuelle d'une situation.

Les approches interactionnelles en termes de stress me semblent les plus pertinentes pour expliquer les réponses comportementales des individus face à leur environnement, elles envisagent le stress comme :

> *« un processus relationnel »* qui *« ne peut être réduit ni à sa composante environnementale ni à sa composante individuelle. Le stress est le résultat d'une dynamique entre l'individu et les exigences de l'environnement, les ressources individuelles et sociales pour faire face à ces demandes et la perception par l'individu de cette relation.* » (Moser, 2009).

Ainsi lors des observations, j'ai pu remarquer que certains espaces tels que le tunnel de la rue de Rambouillet et la rue Lafontaine étaient rapidement traversés alors même que d'autres tels que l'avenue de Clichy ou le boulevard Haussmann étaient quant à eux « marchés » à une vitesse moindre, et ce même si les attracteurs de ces sites (commerces) étaient fermés.

L'observation ne me permet qu'une interprétation partielle des comportements, c'est pourquoi lors de l'évaluation (en salle) des situations de marche [20], j'ai particulièrement insisté sur la façon dont les sujets projetaient leur déplacement. J'ai ainsi pu noter une certaine proximité dans les déclarations des sujets interrogés « en salle » et les comportements de

[20] La présentation des résultats de ces évaluations sera faite en seconde partie de ce chapitre

marche que j'avais observés *in situ*. Le tunnel de la rue de Rambouillet inciterait donc à l'accélération du pas car « *on a qu'une envie, c'est d'en sortir, de voir le bout du tunnel, c'est le cas de le dire !*». Il s'agit donc là d'un comportement d'ajustement face à une situation évaluée comme stressante en ce qu'elle représente par ces caractéristiques physiques (confinement) un inconfort duquel il faut s'échapper.

La théorie des affordances développée par Gibson (1977), qui s'inscrit dans le courant écologique de la perception environnementale et selon laquelle le comportement et l'action de l'individu vont résulter des qualités perçues et des possibilités d'action qui sont offertes par l'environnement, constitue une explication théorique intéressante.

En effet, les affordances sont considérées comme les différentes possibilités d'interactions offertes à l'individu par son environnement.

Y aurait-il alors autant d'interprétation de ces qualités perçues et de ces possibilités d'action que d'individus ?

Il s'agirait donc de travailler pour rendre les espaces publics les plus modulables et les moins fonctionnels possible pour permettre à chacun d'y trouver son compte en matière de réponse à ses besoins ? Le fonctionnalisme apparaitrait donc hypothétiquement comme l'un des critères d'inconfort de la marche en ville ?

J'avais, dans la partie précédente, conclu que pour certains marcheurs, les promeneurs exclusifs, l'urbanisme fonctionnaliste était une aubaine en ce qu'il permettait d'apporter des réponses en termes d'aménagement qui satisfaisaient une fonction, en l'occurrence la promenade, alors même que pour les marcheurs en déplacement utilitaire (les piétons), le fonctionnalisme par son manque de souplesse dans les usages qu'il permet, était largement en cause dans l'inconfort de la marche en ville.

Le tableau ci-dessous reprend les résultats concernant l'évaluation d'items susceptibles de représenter un/des frein(s) à la pratique de la marche en ville. Il met en évidence deux points importants qui résultent de l'enquête *in situ* lors de laquelle j'avais interrogé les sujets sur les critères d'inconfort qui découragent à la marche en ville (Voir résultats dans le sous-chapitre

précédent) et constituent donc potentiellement des freins à l'envie de marcher. La question qui leur était posée ne concernait pas le lieu sur lequel ils étaient interrogés, il s'agissait d'une question concernant leur pratique de la marche en général. Il ne s'agissait donc pas d'une question relative à l'évaluation d'un site en particulier mais je souhaitais vérifier l'hypothèse selon laquelle les réponses des enquêtés allaient varier en fonction du site d'enquête sur lequel ils étaient interrogés et donc des nuisances en présence.

	Avenue de France	Avenue de Clichy	Boulevard Haussmann	Porte d'Italie	Tunnel de la rue de Rambouillet	Rue Lafontaine	Parvis RER La plaine Saint Denis
Les conditions climatiques extrêmes							
Le manque de propreté							
Les mauvaises odeurs							
L'encombrement du trottoir							
Le sentiment d'insécurité lié à d'autres personnes							
La densité de personne							
Le manque d'éclairage							
Le bruit de circulation							
La pollution de l'air							
La peur de l'accident							
La qualité du sol et du revêtement							

Tableau 11 : Influence des conditions d'interview (dimension physique de l'environnement) sur la représentation d'une situation de marche inconfortable. Source : données issues du corpus de l'enquête *in situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2013

Ce tableau (11) présente les nuisances citées par au moins 50% des sujets de l'échantillon interrogés sur chaque site ce qui permet de comparer le nombre de nuisances citées en fonction du site d'enquête.

Les enquêtés du site de l'avenue de France sont ceux qui totalisent le plus de nuisances considérées comme « freins » à la marche en ville alors que le site de la gare RER de la Plaine Saint Denis Stade de France est celui qui en totalise le moins.

Ainsi, nous pouvons remarquer que les enquêtés qui marchent sur les sites les moins confortables ou du moins ceux qui sont les moins favorables aux marcheurs (porte d'Italie, Tunnel et parvis de la gare RER de Saint Denis) sont aussi ceux sur lesquels les sujets sont les moins récalcitrants à marcher en général et où ils ne considèrent pas les nuisances citées par les autres sujets comme décourageant la marche en ville. Les sujets interrogés sur ces

sites semblent plus « tolérants » à l'inconfort que les sujets interrogés sur les sites que j'avais sélectionnés pour leur confort (relatif).

Nous expliquons partiellement ces résultats en faisant appel à la théorie de l'identité de lieu et plus particulièrement en faisant appel aux concepts de « place identity » (Proshansky, 1978 ; Sarbin, 1983 ; Korpel, 1989) et d'identité résidentielle (Fleury-Bahy, 2000) qui mettent en œuvre l'attachement, l'appropriation et l'enracinement à un lieu.
Certaines études ont démontré que l'identité de lieu, en ce qu'elle est « *une sous structure de l'identité de soi composée de cognition, se rapportant au monde physique dans lequel vit l'individu* » (Moser, 2009) influence la perception des nuisances présentes sur ce même lieu.

En effet, les individus attachés à un lieu auraient tendance à sous évaluer les nuisances en présence et à survaloriser le lieu en question, afin soit de maintenir l'estime de soi à un niveau individuel et/ou socialement acceptable, soit de la restaurer.

Je peux donc interpréter les résultats mis en évidence dans le tableau ci-dessus comme étant le produit de ce mécanisme affectivo-cognitif, qui s'applique ici de façon indirecte puisque les sujets interrogés sur site ne sont rappelons le, pas soumis à une évaluation des nuisances du site sur lequel ils se trouvent mais des nuisances urbaines en générale.
En sous-évaluant voire en niant l'existence de ces nuisances, ils semblent affirmer qu'ils ne sont donc pas gênés sur leur propre site et s'inscrivent hypothétiquement dans une démarche de protection de l'identité de soi.

Le tableau ci-dessus montrent que le tunnel de la rue de Rambouillet par exemple cumule davantage de nuisances et de critères d'inconfort que le site de l'avenue de France lors d'une situation de marche, quelle que soit la source d'information (observations, questionnaires in situ, focus group) et pourtant les sujets interrogés sur le site du tunnel semblent moins affectés dans leur réponse que les sujets du site de l'avenue de France.

Ceci corrobore donc un second niveau d'explication selon lequel le phénomène d'habituation (Pavlov, Skinner, Watson, Richard) à certaines nuisances rendrait les sujets plus tolérants quant à ces dernières.

Plus le niveau d'inconfort du lieu d'enquête (donc de son environnement quotidien) est élevé, moins le sujet y est sensible dans sa décision d'utiliser la marche comme mode de déplacement. Donc plus on est confronté à une nuisance et moins elle nous gêne (phénomène d'habituation).

J'ai également choisi de m'intéresser au choix du trottoir emprunté par les sujets interrogés en postulant que ce choix pouvait être établit dans l'objectif de réduire son exposition à certaines nuisances voire de les éviter. Lors de l'enquête par questionnaire, l'enquêteur devait uniquement interroger les sujets empruntant un seul et même trottoir que j'avais choisi lors de la phase d'observation parce qu'il était le plus fréquenté en émettant l'hypothèse selon laquelle la plus importante fréquentation était influencée par le niveau de confort plus élevé de ce trottoir et également par la présence de source de nuisances (tel qu'un chantier par exemple) sur l'autre trottoir.

Le tableau ci-dessous tend à démontrer que la raison pour laquelle les sujets choisissent un trottoir plutôt qu'un autre concerne la situation géographique de leur lieu d'origine ou de destination qui se trouve de ce côté-ci de la route et qu'il s'agit donc pour la plupart du temps d'un « gain de temps » par l'anticipation de son lieu de destination. La fonctionnalité et le pragmatisme primeraient donc sur la sensibilité des marcheurs. Ceci est cohérent avec le type de marcheurs que j'avais enquêté sur les sites (des travailleurs, donc à priori pressés et endossant le rôle de piéton plutôt que celui de promeneur).

Le niveau de confort et/ou l'évitement de nuisances ne semblent pas prédominant dans le choix d'emprunter tel ou tel trottoir (tableau 12), à l'exception du trottoir du site du boulevard Haussmann qui est évalué comme plus confortable par les sujets interrogés en raison de la présence des

vitrines des grands magasins qui représentent une opportunité de « *se changer les idées* » ou encore de « *joindre l'utile à l'agréable* ».

D'autre part, le seul trottoir qui fasse l'objet d'une stratégie d'évitement est le trottoir opposé à celui sur lequel j'avais interrogé les sujets sur le site de l'avenue de Clichy et sur lequel s'était installé un chantier générant les nuisances inhérentes aux travaux (bruit, poussière) et qui représentait par ailleurs une entrave au cheminement piéton.

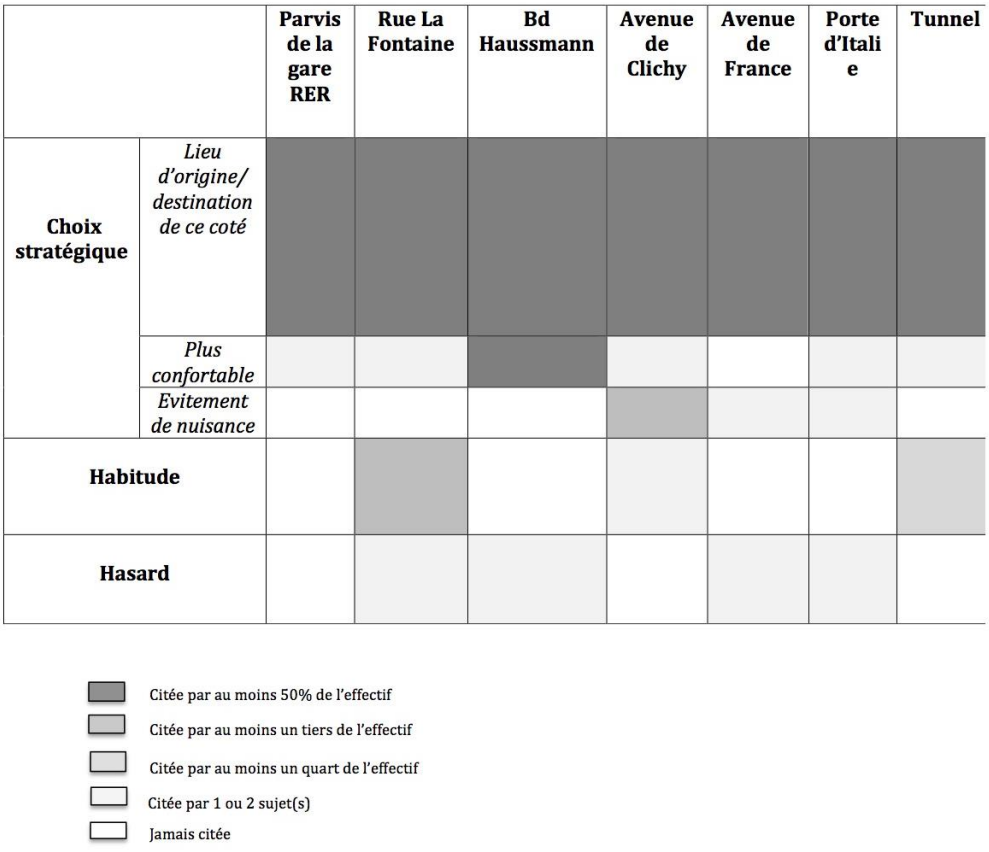


Tableau 12 : Le choix du trottoir : une composante de la stratégie du déplacement pédestre. Source : Données issues du corpus de l'enquête *in situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2014

CHAPITRE 4 : L'EVALUATION DES SITUATIONS DE DEPLACEMENT A PIED

Ce chapitre s'organisera autour des résultats obtenus par les groupes de discussion lors d'un exercice d'évaluation de situations de mobilités urbaines pédestres dont nous expliciterons les termes plus après et dont l'objectif principal était de permettre d'identifier les raisons qui font choisir ou au contraire ne pas choisir de se déplacer à pied en ville et le lien entre cette décision et le niveau de confort représenté.

Dans cette discussion avec différents groupes de marcheur il était question de déplacement utilitaire et non pas de promenade, ceci avait été clarifié pour éviter toute confusion.

Dans un premier temps, j'amorçais la discussion autour des questions suivantes :

- Pourquoi choisit-on (ou ne choisit-on pas) de se déplacer à pied ?
- Le gout pour la promenade à pied est-il un prérequis pour choisir de se déplacer à pied en ville ou est-ce l'environnement seul qui influence ce choix ?

En d'autres termes y-a-t-il un lien effectif entre le déplacement à pied et le niveau de confort (pré)ressenti ?

Je faisais l'hypothèse que le frein principal au déplacement à pied en ville n'est pas l'action de marcher mais plutôt la situation dans laquelle s'inscrit le déplacement. Je voulais identifier quelles étaient ces situations confortables, inconfortables, répulsives, attractives….que je pourrais analyser par la suite en fonction de l'identité du sujet (et donc également de son groupe d'appartenance) et quelle(s) dimension(s) environnementale(s) (physique/sociale/temporelle) étai(en)t particulièrement impliquée(s) dans l'évaluation (confortable versus inconfortable ou évitement).

Je vais présenter brièvement chacun des neuf scénarii que les sujets devaient évaluer puis synthétiser les différentes discussions qui ont eu lieu au sein des groupes en fonction notamment de la variable « familiarité avec le site » pour prendre la mesure de son influence sur l'évaluation.

Nous verrons également que certaines évaluations sont concordantes avec les comportements observés sur sites ce qui me permet de « généraliser » dans l'absolu, un certain nombre de situations de marche confortables et inconfortables.

Enfin, je mettrai en évidence l'influence de la variable « genre » dans l'évaluation des situations de mobilités urbaines pédestres et les comportements.

Les résultats que je vais présenter maintenant sont issus des groupes de discussion, auxquels nous avions demandé d'évaluer de façon individuelle puis collective, les niveaux de confort et d'inconfort lors de déplacements effectués à pied en ville en fonction d'une situation de déplacement définie par avance, chaque situation correspondant à une hypothèse que je souhaitais tester.
Il était alors demandé à chacun des sujets de qualifier des photos (individuellement, en notant ses réponses sur papier). Ces photos étaient projetées dans la salle et j'énonçais pour chacune d'elle, la situation de déplacement dans laquelle les sujets étaient invités à se projeter pour évaluer celle-ci. Chaque scenario correspondait à une situation de déplacement (motif de déplacement + environnement physique, social et temporel), par exemple :

« Il est 8h du matin, *vous allez sur votre lieu de travail/étude et vous passez par là, diriez-vous que cet endroit est plutôt :*

a. *confortable*
b. *inconfortable*
c. *vous passez par un autre endroit (même si c'est un détour qui rallonge votre déplacement)*

Pourquoi ? (en quelques mots)



Photo 1 Passerelle du canal de l'Ourcq, Saint-Denis (93). source : Chardonnet-Darmaillacq, S.

Puisque je faisais l'hypothèse que le frein principal au déplacement à pied en ville n'est pas l'action de marcher mais plutôt la situation dans laquelle s'inscrit le déplacement, je voulais identifier quelles étaient ces situations confortables, inconfortables, répulsives, attractives.

Chacun des groupes était amené à discuter sur le lien entre l'envie de se déplacer à pied et le fait que l'environnement traversé soit plutôt agréable.

Scenarii proposés : chacun des scenarii proposés correspond à une situation de marche qui regroupe un motif de déplacement, un environnement physique et social et temporel.

J'ai donc construit et proposé des scenarii (tableau 13) qui croisent ces variables (motif de déplacement, temporalité, cadre physique et social) qui mettent les sujets en situation de routine qu'ils ont a priori tous vécues et dans lesquelles ils se projettent donc assez aisément.

Pour rappel : Certains des sujets habitent et/ou travaillent dans les quartiers dont sont issues les photographies que j'allais proposer car j'émettais l'hypothèse selon laquelle le niveau de connaissance d'un lieu influence son évaluation en termes de confort et/ou d'inconfort à la marche.

	Un scenario de marche =			
	Un motif de déplacement	**Un environnement**		
		Dimension sociale	**Dimension physique**	**Dimension temporelle**
Modalités	« Se rendre sur son lieu de travail/études » « Aller déjeuner » « Aller faire des courses » « Accompagner ses enfants à l'école »	« Avec des amis » « Avec ses enfants » » « Seul(e) » « Présence d'autres sujets (inconnus) »	Cf. photos en annexes - lieu connu vs lieu inconnu	- Le matin - Le midi - L'après-midi - Début de soirée

Tableau 13 : Description des différentes composantes d'un scenario de marche. Un scenario correspond à une situation de marche que nous avons "fabriquée" pour tester différents niveaux de confort représentés. Source : Roussel, J, 2013

Nous terminions alors la séance en discutant collectivement de chacun de ces scenarii. Les sujets qui connaissaient un/des site(s) étaient amenés à se manifester et à débattre avec les sujets naïfs. Les sujets prenaient alors conscience du poids de l'expérience du lieu dans l'évaluation des situations de marche et notamment concernant la dimension physique de l'environnement « *ici je connais bien, j'y passe tous les jours, c'est sur que ça peut faire peur, surtout quand on regarde la télé, mais quand on connaît on sait que c'est tranquille en fait* ».

Scenario n° 1 :

Il est 8h du matin, vous allez au travail/étude et passez par cet endroit à pied.

Vous diriez que cet endroit est :

a. *confortable*
b. *inconfortable*
c. *vous passez par un autre endroit, même si cela provoque un détour qui rallonge votre déplacement.*

Pourquoi ? (en quelques mots)



Photo 2 : scenario n°1. Source : Chardonnet-Darmaillacq, S

Hypothèse : Il s'agit d'un scenario dont je faisais l'hypothèse qu'il serait évalué comme plutôt confortable pour le déplacement utilitaire car le site s'apparente à un espace de promenade (bord d'eau, végétalisation, pavés, exclusivement piéton et cycliste). L'heure de traversée, 8h, n'est pas anxiogène puisqu'il fait jour. Par ailleurs la coprésence d'autres piétons dont les usages ne semblent ni déviants ni marginaux peut également être rassurante.

Evaluation scenario 1	Groupe1 : marcheurs volontaires	Groupe 2 : Marcheurs contraints	Groupe 3 : Non marcheurs contraints	Groupe 4 : Non marcheurs volontaires
Confortable	12	9	8	7
Inconfortable	0	1	2	3
Détour	0	0	1	2

Tableau 14 : le scenario 1 évalué comme confortable par la majorité des sujets de chaque groupe. Source : données issues du corpus de l'enquête ex situ (2013). Réalisation : Roussel, J, 2015

Ce scenario de marche est évalué comme majoritairement confortable par les sujets des différents groupes (tableau 14). L'appartenance groupale est très marquée dans l'évaluation qui est faite de ce scenario. En effet, le groupe 1 de marcheurs en toutes circonstances déclarent tous trouver ce scénario confortable alors que presque la moitié des sujets du groupe de ceux qui refusent de marcher en font une évaluation inconfortable voire déclarent qu'ils seraient prêts à faire un détour pour éviter ce lieu.

Les éléments de confort :

Les sujets ayant fait une évaluation positive de ce scenario en la qualifiant de confortable, argumentent leur choix en s'appuyant principalement sur des critères des dimensions physique et temporel.

Il déclarent que l'aspect « *aéré* » et l'aménagement piéton du site en font de fait un espace physiquement confortable « *pas de voiture donc ni bruit ni pollution !* ». La présence de l'eau et de la végétation lui confère un « coté champêtre » qui « *donne envie d'y marcher, voire d'y rester* ». L'ambiance calme et la tranquillité qui se dégage de cet espace lui confère donc un statut confortable et propice à la marche. En termes de

temporalité et de socialité, les sujets à qui je demandais de se projeter lors d'une situation de déplacement à pied pour se rendre au travail à 8h, considèrent que cela offre un « *espace-temps* » de décompression avant de retrouver la routine laborieuse.

Les éléments d'inconfort qui peuvent pousser certains sujets jusqu'au détour :

Les sujets ayant fait une évaluation négative de ce scenario s'appuie principalement sur des éléments d'aménagement ou relevant de l'ambiance générale qui émane de cette photographie.

Les pavés semblent pour certains un élément d'inconfort qui les pousseraient à « *plutôt marcher sur la piste cyclable* » et évoquent donc les possibles conflits avec les cyclistes qui seraient pénibles dès le matin et stressants avant même d'avoir entamé sa journée de travail. La présence de l'eau est pour une seule personne, très anxiogène. Pour certains sujets, le lieu semble sinistre et caractéristique de la banlieue « *donc insécure* ».

Les sujets familiers du lieu, en révélant lors de la discussion, qu'il s'agit d'un espace situé à Saint Denis (93) ont provoqué des réactions contradictoires très marquées. La plupart des sujets ayant évalué ce scenario comme plutôt confortable n'ont pas revu leur évaluation et se sont dits « *agréablement surpris* » tout en expliquant que « *du coup, de nuit, on n'y va pas* ». Les sujets ayant quant à eux une évaluation d'ores et déjà négative ont réaffirmé leur jugement « *on ne va pas tenter le diable surtout à Saint Denis !* ».

Scenario n°2: ***Il est 13h, vous allez déjeuner avec des collègues et passez par cet endroit à pied.***

Vous diriez que cet endroit est :

a. *confortable*
b. *inconfortable*
c. *vous passez par un autre endroit, même si cela provoque un détour qui rallonge votre déplacement.*

Pourquoi ? (en quelques mots)



Photo 3 : Scenario n°2. Source : Chardonnet-Darmaillacq, S, Naples, Italie, 2013

Hypothèse : Il s'agit d'une situation de marche dont je faisais l'hypothèse qu'elle pourrait être potentiellement inconfortable dans sa dimension sociale notamment pour les femmes pour qui la présence des hommes assis peut être une gêne sans provoquer de réel sentiment d'insécurité étant donné l'heure (pause méridienne) et le support social dont on dispose (avec ses collègues).

Evaluation scenario 2	Groupe1 : marcheurs volontaires	Groupe 2 : Marcheurs contraints	Groupe 3 : Non marcheurs contraints	Groupe 4 : Non marcheurs volontaires
Confortable	0	5	2	0
Inconfortable	10	3	8	9
Détour	3	2	1	3

Tableau 15 : Le scenario n°2 évalué comme majoritairement inconfortable par la majorité des sujets de chaque groupe. Source : données issues du corpus de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2015

Ce scenario est évalué comme plutôt inconfortable par l'ensemble des sujets par au moins un sujet de chaque groupe, ce scenario est déclaré inconfortable au point de faire un détour pour ne pas marcher dans de telles circonstances (tableau 15).

Les éléments de confort :

Pour la majorité des sujets, le motif de déplacement est en lui-même un élément de confort car c'est l'heure de déjeuner, « *on peut se détendre surtout qu'on n'est pas seul, on est avec ses collègues* ». La mixité des usages a également été relevée comme plutôt confortable « *ça manque un peu d'intimité mais en même temps chacun fait quand même ce qu'il veut.* »

Les éléments d'inconfort :

Bien que la dimension physique de ce scenario ne soit « *pas le problème majeur* », malgré les trottoirs trop étroits « *en marchant à plusieurs on est gêné car c'est trop étroit* » certains sujets évoque une impression générale de saleté « *c'est pas terrible, ça semble sale, ca ne fait pas très propre* » que nous pourrions d'ailleurs plutôt relier à la dimension sociale qui est majoritairement mise en cause dans ce scenario :

« *il y a des gens qui regardent, même si il y a du monde et qu'on est pas seul, on se sent trop étouffés* », « *Trop de monde, insérer, c'est bruyant, ça ne fait pas très propre, ça semble un peu populaire* », « *Déjà qu'on aime pas marcher, si en plus faut se taper les gens !*».

Pour certains sujets, majoritairement ceux des groupes 1 et 2 (ceux qui pratique la marche de façon volontaire ou contrainte) ce qui apparait socialement inconfortable avant tout c'est la gêne qu'eux même en tant que marcheurs en groupe (« *il est 13h, vous allez déjeuner avec vos collègues* ») pourraient infliger aux autres personnes et notamment celles qui sont assises et mangent « *La présence des messieurs est gênante, ils déjeunent sur les bancs, on peut les bousculer et donc les gêner* », « *Les gens mangent dans la rue, on aurait peur de les bousculer.* ». Ils évoquent également leur propre gêne et l'entrave au cheminement que suppose ce scenario « *Trop de monde, trottoirs trop étroits, ne donne pas envie de marcher, on perd du temps* »

Il s'agit d'une photographie prise dans les rues de Naples, aucun sujet n'était à notre connaissance, familier des lieux. Lorsque j'ai révélé cette information, l'ensemble des sujets de chaque groupe a semblé beaucoup plus tolérant quant à l'évaluation qui venait d'être faite « *ah mais si c'est à Naples c'est pas pareil alors c'est normal, c'est le bazar mais c'est normal !* » avant de revenir sur le fait que « *quand même c'est pas top pour marcher* ».

Scenario n°3: **Il est 17h, vous allez faire des courses et *passez par cet endroit à pied.***

Vous diriez que cet endroit est :

a. *confortable*
b. *inconfortable*
c. *vous passez par un autre endroit, même si cela provoque un détour qui rallonge votre déplacement.*

Pourquoi ? (en quelques mots)

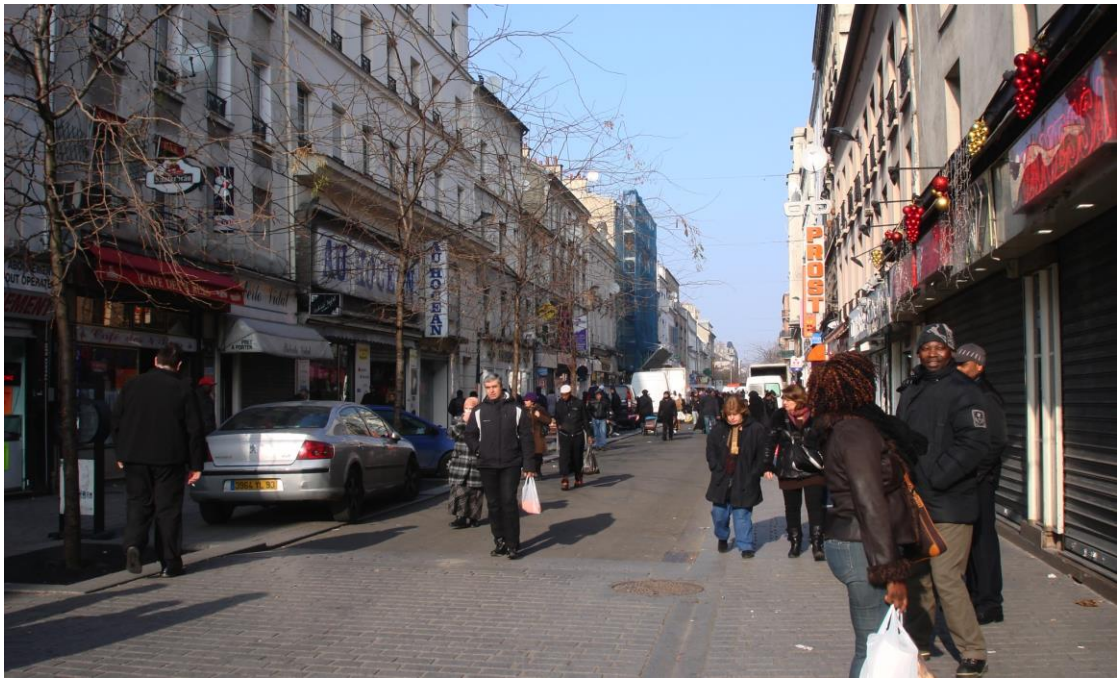


Photo 4 : Scenario n°3. Source : Chardonnet-Darmaillacq, S, centre ville de Saint-Denis

Hypothèse :

Il s'agit d'une situation de marche dont je faisais l'hypothèse qu'elle serait évaluée comme plutôt confortable puisqu'il s'agit d'une temporalité de jour et dont le motif de déplacement autorise la promenade. Il s'agit par ailleurs d'un aménagement piéton dans un quartier animé mais où la densité de personne reste tolérable en terme de cheminabilité.

Evaluation scenario 3	Groupe1 : marcheurs volontaires	Groupe 2 : Marcheurs contraints	Groupe 3 : Non marcheurs contraints	Groupe 4 : Non marcheurs volontaires
Confortable	4	6	4	2
Inconfortable	1	3	4	7
Détour	6	1	3	3

Tableau 16 : le scenario °3 comme situation de marche non consensuelle en terme de niveau de confort. Source : données issues du corpus de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2015

Ce scenario divise les avis au sein même des groupes (tableau 16). En effet, certains semblent particulièrement apprécier le caractère piétonnier du site alors même que pour d'autres ce caractère n'est pas assez lisible et rend le site particulièrement anxiogène voire dangereux. Au moins un sujet de chaque groupe déclare qu'il éviterait de passer par là et préfèrerait faire un détour (la majorité des sujets du groupe 1).

Les éléments de confort :

Les sujets qui considèrent que ce scenario est confortable, font référence, comme nous le disions, à l'aménagement « piéton » du site « *La rue semble piétonne, ça rend confortable le fait que ce soit piéton* ». La dimension sociale, dans sa « *mixité sociale* » est évaluée par une bonne partie des sujets comme « bienvenue » et rendant « chaleureux » ce scenario.

Les éléments d'inconfort

Ils sont majoritairement relatifs au manque de lisibilité de l'espace, d'un point de vue statutaire de la voie « *C'est hyper dangereux car on ne sait plus qui a le droit de marcher*

sur la route, les piétons, les voitures ? », « *c'est comme au bled, on marche sur la route, on fait n'importe quoi. On ne comprend pas si les voitures sont autorisées ou pas.* », « *Alors là c'est l'anarchie, on ne sait pas où on doit marcher, on ne sait pas si c'est une rue piétonne ou si c'est une rue pour les voitures.* ». L'inconfort est également très fortement déclaré dans sa dimension sociale « *on y passe au plus vite pour éviter les voitures et les mauvaises fréquentations* », « Trop de monde et trop de bruit, trop fouillis ». La densité de personne, qui ne me semblait pourtant pas être suffisamment importante pour être source de nuisance, semble cependant poser un problème à un certain nombre de mes sujets, y compris dans le groupe de marcheurs en toutes circonstances pour qui l'optimisation du temps de déplacement à pied peut être entravée par « *trop de monde, on est pas efficace pour se déplacer. On est obligé de marcher doucement au rythme des gens* ».

Pour ce troisième scenario, les sujets sont plutôt partagés mais la densité de personne et l'aspect « fouillis » et insuffisamment lisible de la voie, le rende plutôt inconfortable. Lorsque les sujets familiers du site ont révélé qu'il était situé à Saint Denis, une nouvelle fois la plupart des sujets des groupes 3 et 4 (les non marcheurs) ont confirmé leur évaluation inconfortable « *Là c'est l'insécurité surtout quand on sait que c'est à Saint Denis.* », quant aux sujets ayant une appréciation plutôt positive, ils déclarent que ça ne change pas grand-chose « *sauf la nuit peut être* ».

Scenario n°4: **Il est 13h, vous allez déjeuner et *passez par cet endroit à pied.***

Vous diriez que cet endroit est:

a. *confortable*
b. *inconfortable*
c. *vous passez par un autre endroit, même si cela provoque un détour qui rallonge votre déplacement.*

Pourquoi ? (en quelques mots)



Photo 5 : Scenario N°4. Source : Roussel, J, site du boulevard Haussmann, Paris, 2014

Hypothèse :

Il s'agit d'une situation de marche dont je faisais l'hypothèse qu'elle serait évaluée comme plutôt confortable en ce que le site est facilement identifiable (grands magasins Bd Haussmann) et positivement connoté. Le motif de marche n'indique pas qu'il s'agit d'un déjeuner dans le cadre d'une journée de travail ce qui renforce encore davantage la projection dans le mode promenade. Concernant la dimension sociale, j'ai choisi une photo sur laquelle il n'y ait pas de foule mais où on voit nettement la présence d'un mendiant.

Evaluation scenario 4	Groupe1 : Marcheurs volontaires	Groupe 2 : Marcheurs contraints	Groupe 3 : Non marcheurs contraints	Groupe 4 : Non marcheurs volontaires
Confortable	5	7	9	7
Inconfortable	3	1	1	1
Détour	4	2	1	4

Tableau 17 : Le scenario n°4 évalué comme plutôt confortable par la majorité des sujets de chaque groupe. Source : données issues du corpus de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2015

Ce scenario de marche est évalué comme plutôt confortable par la majorité des sujets de chaque groupe (tableau 17), comme j'en faisais l'hypothèse. Malgré les nombreuses nuisances en présence qui sont d'ailleurs soulignées lors de la discussion, l'évaluation qui est faite reste positive. Ainsi, je peux confirmer que les représentations positives associées au lieu même, joue un rôle important dans l'évaluation de ce scenario.

Les éléments de confort :

Les vitrines des grands magasins représentent pour tous les sujets, y compris ceux qui en font une évaluation inconfortable, l'atout majeur de ce scenario. « *les vitrines c'est très sympa, encore plus pendant les fêtes*. ». « *les vitrines font passer le temps, on se promène le temps de les regarder* ». Pour ce scenario précis, les sujets mentionnent la largeur des trottoirs comme élément de confort qui permet de se déplacer aisément. L'accent est mis avant tout sur l'attachement à ce lieu central de Paris, les sujets semblent apprécier le quartier et ce boulevard historique.

Les éléments d'inconfort :

Les sujets pour qui ce scenario est inconfortable et pour lequel certains sont prêts à faire un détour déclarent majoritairement que l'inconfort réside dans le fait que ce lieu soit habituellement bondé et qu'il évoque chez eux des situations qui les rendraient proche de « l'agoraphobie ». Ainsi, même si ce scenario précis n'exprime pas la densité importante et très régulière de ce lieu, l'expérience qu'en ont fait les sujets, influence considérablement leur évaluation « *C'est agréable, au soleil comme ça c'est sympa mais la semaine c'est horrible, trop de monde, les trottoirs sont larges mais c'est bondé. On traverse parce que c'est trop peuplé et que je préfère allez dans les rues adjacentes. On ne peut pas marcher vite…* ». A cela vient s'ajouter le manque de luminosité qui a été évoqué à de nombreuses reprise, y compris par les sujets ayant fait une évaluation confortable de ce scenario « *C'est sympa mais on préfèrerait marcher en face pour éviter les gens et pour être au soleil, mais comme on aime regarder les vitrines.* ». Quelques sujets (les marcheurs volontaires et contraints) évoquent également le manque de luminosité et l'injonction consumériste que représente ce lieu « *Le manque de lumière et de vue c'est désagréable, tout est fait pour qu'on regarde les vitrines, on ne se sent pas libre ».* La présence des mendiants est évoquée mais seuls les sujets du groupe 4 (et certains du groupes 3), la considère comme un critère d'inconfort « *la présence des mendiants ce n'est pas terrible, on doit toujours donner* » alors que pour les deux autres groupes « *c'est toujours dérangeant, surtout pour eux d'ailleurs, mais c'est comme ça, c'est partout pareil on s'y habitue* ».

Scenario n°5 **: Il est 19h, vous rentrez du travail/étude et *passez par cet endroit à pied.***

Vous diriez que cet endroit est:

a. *confortable*
b. *inconfortable*
c. *vous passez par un autre endroit, même si cela provoque un détour qui rallonge votre déplacement.*

Pourquoi ? (en quelques mots)



Photo 6 : Scenario n°5. Source : Roussel, J, site de l'avenue de France, Paris, 2014

Hypothèse : Il s'agit d'une situation de marche pour laquelle je souhaitais créer un sentiment d'inconfort léger de par sa temporalité (soir + nuit) mais lors de laquelle la dimension sociale permette la réassurance. Le motif de la marche (retour au domicile après une journée de travail) peut également créer une impression projetée de fatigue et donc renforcer la contrainte de l'action.

Evaluation scenario 5	Groupe1 : marcheurs volontaires	Groupe 2 : Marcheurs contraints	Groupe 3 : Non marcheurs contraints	Groupe 4 : Non marcheurs volontaires
Confortable	10	10	10	10
Inconfortable	1	0	1	2
Détour	1	0	0	0

Tableau 18 : le scenario n°5 évalué comme confortable par la majorité des sujets. Source : données issues du corpus de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2015

L'évaluation de ce scenario est la plus surprenante, elle ne correspond pas à l'hypothèse que je faisais, celle d'un inconfort léger mais relatif à la temporalité. En effet, à l'exception de 5 sujets, l'ensemble des sujets, tous groupes confondus, a évalué ce scenario comme étant confortable (tableau 18). La discussion a réaffirmée cette appréciation positive. Le confort de ce scenario réside principalement dans la dimension physique de ce site et notamment la largeur des trottoirs.

Les éléments de confort :

La largeur des trottoirs est unanimement reconnue comme élément de confort fondamental de ce scenario « *Là c'est super bien, on a de la place, c'est grand, les trottoirs larges* » « *les trottoirs sont très larges, ça donne envie de se promener* », elle assure la fonction utilitaire de la marche et permet un déplacement efficace. La photographie semble donner le sentiment d'un espace entretenu, qui répond bien à sa fonction et permet d'éviter le stress. L'accent est également mis sur la qualité de l'éclairage, il est suffisant et permet de se sentir en sécurité « *C'est bien éclairé, c'est large, il y a encore assez de monde pour se sentir en sécurité. La couleur de l'éclairage n'est pas mal* »

Les éléments d'inconfort :

Ce scenario est donc considéré comme confortable, néanmoins certains points d'inconfort sont soulevés par les sujets familiers du site. Ceux-ci, s'ils ne remettent pas en cause l'évaluation positive des sujets, viennent cependant les modérer, notamment concernant la temporalité de nuit. En effet, les sujets familiers font la description d'un site très confortable pour la marche mais qui manque beaucoup d'animation à partir de 20h, ce qui le rend plus inconfortable « *C'est aéré, la nuit c'est un peu sauvage, il n'y a rien, il y a quelques bars de ci de là, et donc ça ressemble à la Défense en pire car c'est mort* », « *C'est confortable mais c'est désert, c'est pas très sécurisant* ». « *On y va juste pour aller au ciné mais pas pour se promener, c'est trop calme* ».

Ce site, qui fait partie de mes sites sélectionnés pour les enquêtes *in situ* (avenue de France), est évalué par les sujets naïfs comme répondant aux critères de confort de la marche utilitaire. En revanche, les sujets familiers de ce site, ont une évaluation beaucoup plus nuancée et proche de celle faite par les sujets que j'avais interrogés *in situ*, à savoir que ce site ne correspond pas à l'image qu'on se fait de Paris, ce qui est en soi un critères d'inconfort :

> « *C'est pas joli, c'est bien fait, c'est éclairé, c'est bien desservi, mais c'est impersonnel, c'est pas Paris, l'avenue est énorme…* », « *C'est le nouveau 13eme, bof…* ».

Scenario n°6 **: Il est 9h, vous allez au travail/étude et *passez par cet endroit à pied.***

Vous diriez que cet endroit est :

a. *confortable*
b. *inconfortable*
c. *vous passez par un autre endroit, même si cela provoque un détour qui rallonge votre déplacement.*

Pourquoi ? (en quelques mots)



Photo 7 : Scenario n°6. Source : Chardonnet-Darmaillacq, S, Saint-Denis (93)

Hypothèse : Il s'agit d'une situation de marche que j'avais créée pour susciter l'inconfort, l'environnement physique routier, le sentiment de captivité, inscrit dans une temporalité de matinée avant d'entamer une journée de travail.

Evaluation scenario 6	Groupe1 : marcheurs volontaires	Groupe 2 : Marcheurs contraints	Groupe 3 : Non marcheurs contraints	Groupe 4 : Non marcheurs volontaires
Confortable	2	2	1	1
Inconfortable	3	5	8	5
Détour	6	3	2	6

Tableau 19: Le scenario n°6 évalué comme inconfortable voire motiverait un détour par la majorité des sujets de chaque groupe. Source : données issues du corpus de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2015

Ce scenario est évalué comme très inconfortable par la plupart des sujets (tableau 19) dont beaucoup déclarent qu'ils feraient un détour pour éviter de marcher dans cette situation « *Vous préférez passer au-dessus qu'en dessous, c'est routier. Le bruit de la circulation, c'est gris c'est dangereux* »

Certains sujets font une évaluation plutôt positive malgré les nombreuses nuisances qu'ils évoquent car ils expliquent que ce site semble tout de même remplir sa fonction permettant la marche utilitaire.

Les éléments de confort :

Il n'y en a pas concernant la dimension physique mais la temporalité du scenario et la dimension sociale semblent concourir à rendre la situation supportable.

Au plan physique, la barrière de protection et la largeur du trottoir permettent également de rassurer les sujets quant à la marchabilité effective de cet endroit.

Les éléments d'inconfort :

Ce scenario met en avant un certain nombre de critère d'inconfort dans une temporalité matinale. L'environnement routier très marqué « *Là c'est sinistre, ce béton ca plombe la vue, c'est déprimant. Il n'y a pas de déco, ça pourrait être plus sympathique* » induit la

perception de toutes les nuisances « classiques », bruit, pollution, mauvaises odeurs « *Là c'est pollué au max, c'est dangereux c'est bruyant », « Alors là c'est stressant, c'est pollué, c'est bruyant, c'est à éviter, on sent les odeurs d'urine d'ici ! Ca dégoute de la marche, c'est de la torture* », mais renvoie également à des nuisances potentielles que les sujets anticipent en se projetant dans d'autres temporalités « *La nuit c'est impossible, c'est pas éclairé, on préfère que ce soit très éclairé.* »

L'inconfort de ce scénario de marche est encore davantage renforcé lorsque les sujets familiers du site interviennent pour expliquer que c'est à Saint Denis (93) « *ici c'est le bidonville alors que de l'autre côté vers le stade c'est tout neuf. »*. Les représentations sociales associées au département de la Seine Saint Denis influent sur l'évaluation déjà très inconfortable de ce scenario de marche « *c'est routier et puis c'est st Denis donc c'est pire.* »

Scenario n°7 : **Il est 18h, vous allez faire des courses et *passez par cet endroit à pied.***

Vous diriez que cet endroit est :

a. *Confortable*
b. *inconfortable*
c. *vous passez par un autre endroit, même si cela provoque un détour qui rallonge votre déplacement.*

Pourquoi ? (en quelques mots)



Photo 8 Scenario n°8. Source : Chardonnet, Darmaillacq, S, Naples, Italie

Hypothèse : Il s'agit d'une situation pour laquelle je faisais l'hypothèse qu'elle serait évaluée comme inconfortable puisqu'il s'agit au regard du motif, de marche utilitaire dont l'objectif est donc d'être efficace, ce qui semble difficile étant donné la densité importante de marcheurs et l'aménagement « fouillis » de ce site.

Evaluation scenario 7	Groupe1 : marcheurs volontaires	Groupe 2 : Marcheurs contraints	Groupe 3 : Non marcheurs contraints	Groupe 4 : Non marcheurs volontaires
Confortable	5	2	2	1
Inconfortable	2	7	5	7
Détour	5	1	4	4

Tableau 20 : Le scenario n°7 évalué comme inconfortable voire motiverait un détour pour la majorité des sujets de chaque groupe. Source : données issues de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2015

Ce scenario est évalué comme étant inconfortable au point parfois de faire un détour pour éviter ce site (tableau 20). L'effet « foule » dans le contexte que j'exposais « faire des courses », qui renvoie donc a un besoin d'efficacité, ne peut pas être confortable. Le cheminement est laborieux et les entraves multiples et de plusieurs natures. Une nouvelle fois, la dimension sociale est mise en cause ; même si celle-ci n'est pas insécurisante, elle est gênante pour atteindre l'objectif du déplacement.

Les éléments de confort :

L'animation de la situation est considérée comme plutôt confortable même si elle induit un certain nombre de gênes environnementales qui entravent le déplacement à pied.

Les éléments d'inconfort :

Ils sont principalement relatifs à la densité importante de marcheurs combinée à l'étroitesse des trottoirs « *Trop de monde, on va s'énerver très vite* ». Pour l'ensemble des sujets, l'inconfort réside dans l'impossibilité de réaliser son déplacement de façon efficace « *trop de monde pour marcher efficacement. Il faudrait des voies pour les piétons*

lents, pour les rapides… ». « ça donne envie de se promener mais pas pour les déplacements utilitaires car trop de monde ».

La pénibilité du déplacement et donc le cout induit en termes de fatigue et de stress, incommode très largement les sujets, y compris ceux qui ont une forte accointance pour la marche. Le motif de déplacement est donc très impactant dans l'évaluation de ce scenario de marche. S'il s'agissait de promenade, de « marcher pour marcher », ce ne serait pas inconfortable « *il y a trop de monde pour aller vite, par contre pour se promener ou faire du shopping c'est sympa, c'est populaire ».*

Cette photographie a également été prise dans les rue de Naples, j'en informe les sujets qui sont alors encore davantage convaincus que si le motif de déplacement était autre, à savoir se promener, visiter, la situation serait plutôt confortable « *Encore Naples, cette fois ça donne envie de faire du tourisme, de chercher un petit restaurant… ».*

Scenario n°8 : **Il est 18h, vous sortez du travail/étude et *passez par cet endroit à pied.***

Vous diriez que cet endroit est:

a. *confortable*
b. *inconfortable*
c. *vous passez par un autre endroit, même si cela provoque un détour qui rallonge votre déplacement.*

Pourquoi ? (en quelques mots)



Photo 9 : Scenario n°8. Source : Roussel, J, site de la porte d'Italie, Paris, 2014

Hypothèse : De la même façon que pour le scenario 6, il s'agit d'un environnement très routier et donc inconfortable pour les marcheurs. La temporalité « nuit » vient renforcer l'inconfort.

Evaluation scenario 8	Groupe1 : marcheurs volontaires	Groupe 2 : Marcheurs contraints	Groupe 3 : Non marcheurs contraints	Groupe 4 : Non marcheurs volontaires
Confortable	6	2	2	9
Inconfortable	3	7	5	2
Détour	3	1	4	1

Tableau 21 : Le scenario n°8 évalué comme confortable par les marcheurs et non marcheurs volontaires et comme inconfortable par les marcheurs et non marcheurs contraints. Source : données issues du corpus de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2015

Les résultats individuels de cette évaluation sont assez étonnants. Ils démontrent que ce scénario pour lequel je formulais l'hypothèse d'une évaluation fortement négative est finalement très positivement perçu pour les deux groupes extrêmes (de marcheurs en toutes circonstances et de non marcheurs par choix). Les deux autres groupes, ont en revanche une évaluation cohérente avec mon hypothèse (tableau 21).

Les éléments de confort :

La dimension sociale de ce scenario, en ce qu'elle informe de la présence d'autres marcheurs dont les comportements semblent conformes à la norme, semble constituer un élément rassurant et donc de confort. L'éclairage est également positivement apprécié « *C'est bien éclairé donc ce n'est pas angoissant mais c'est moche* ». La largeur des trottoirs est également notée comme un point positif qui rend le déplacement à pied agréable « *les trottoirs sont larges et c'est éclairé* ».

Les éléments d'inconfort :

Le caractère routier de l'environnement est évoqué à plusieurs reprise et induit une fois encore le (pré)sentiment de nuisances inhérente à ce type d'environnement (bruit, pollution).

Les sujets dont l'évaluation est négative sont particulièrement sensibles à la dimension physique du site qu'ils décrivent comme « *moche* » et dangereux dans sa dimension sociale « *Là, c'est désertique, ça évoque la prostitution, c'est un coupe gorge. Pour les femmes c'est pénible, on se dit qu'on va se faire embêter.* »

Certains sujets affirment d'ailleurs que plus tard le soir, c'est un endroit qu'ils éviteraient « *Pas très rassuré, ça va car il y a quelques personnes mais un peu plus tard on n'y passe pas* ! ».

Les sujets familiers de ce site « porte d'Italie », annoncent aux autres sujets de leur groupe qu'il s'agit d'une porte de Paris, située au sud de Paris et limitrophe à la ville du Kremlin-Bicêtre. Cela provoque chez les sujets ayant fait une évaluation plutôt positive, un retour en arrière « *C'est le périf', les portes de paris c'est la zone, tous ces panneaux là….j'irai vraiment pas par plaisir car c'est moche et ça craint* ». Les sujets familiers tentent de convaincre les autres que ce site n'est en réalité pas dangereux « *ça ne risque rien, il n'y a jamais de problème* » mais l'effet « porte de Paris » est de façon globale plutôt négatif auprès de sujets qui pourtant n'avaient pas évalué ce scenario comme inconfortable.

Scenario n°9 : **Il est 7h30, vous allez au travail/étude et *passez par cet endroit à pied.***

Vous diriez que cet endroit est :

a. *confortable*
b. *inconfortable*
c. *vous passez par un autre endroit, même si cela provoque un détour qui rallonge votre déplacement.*

Pourquoi ? (en quelques mots)



Photo 10 : Scenario n° 9. Source : Roussel, J, site du tunnel de la rue de Rambouillet, Paris, 2014

Hypothèse : Cette dernière situation était présentée dans l'hypothèse comme probablement inconfortable par l'ensemble des sujets en ce qu'elle combine tous les critères d'inconfort que j'avais pu identifier jusque-là : sentiment de captivité dans un environnement routier, éclairage agressif, présence d'une seule personne qui semble être un homme, il fait nuit et il est encore très tôt le matin donc le support social potentiel est limité.

Evaluation scenario 9	Groupe1 : marcheurs volontaires	Groupe 2 : Marcheurs contraints	Groupe 3 : Non marcheurs contraints	Groupe 4 : Non marcheurs volontaires
Confortable	2	1	1	0
Inconfortable	2	3	1	5
Détour	8	6	9	7

Tableau 22 : Le scenario n°9 comme situation de marche à éviter. Source : données issues du corpus de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2015

Ce scenario, en plus d'être angoissant pour son aspect physique, social et temporel est inconfortable sur le plan symbolique puisqu'il s'agit d'un tunnel.

La grande majorité des sujets (et ce, quelle que soit l'appartenance groupale), affirme mettre en place une stratégie d'évitement pour contourner ce site (tableau 22). Ceux qui ne le font pas affirment par ailleurs que la temporalité matinale a joué un rôle dans leur évaluation. Ainsi, « *le soir ou tard la nuit, même pas en rêve, c'est différent du matin quand même*. »

Les éléments de confort :

Ils sont, comme attendu, très peu nombreux, et ne sont d'ailleurs pas d'ordre environnemental mais relèvent du motif de déplacement. Il apparaît pour les quelques sujets ayant fait une évaluation positive du scenario, que « *ce doit être un raccourci sinon ça n'existerait pas* » « *ça permet d'aller vite au moins, on n'est pas gêné par les autres !* ». Ces mêmes sujets affirment par ailleurs que « *ce n'est pas pire que beaucoup d'endroits en fait* », « *on ne se rend pas compte mais la marche c'est pas toujours une partie de plaisir mais c'est comme ça* ». Il semblerait donc que cette appréciation soit faite en creux, ce n'est pas plus inconfortable qu'ailleurs donc on peut dire dans une certaine mesure que c'est confortable…

Les éléments d'inconfort :

Ils sont, quant à eux, très nombreux et confirment notre hypothèse. S'agissant d'un tunnel routier, cette caractéristique est instantanément évoquée lors de la discussion « *C'est bruyant, ça semble irrespirable, on n'en voit pas la fin. « « Alors là c'est un coupe gorge, c'est désert, c'est un endroit pour les voitures pas pour les piétons. », « C'est un couloir dangereux, les voitures doivent rouler vite.* » L'insécurité liée à la présence des voitures est pour la première et unique fois évoquée pour ce scenario. « *En plus le trottoir n'est pas très large donc c'est dangereux.* »

Le sentiment de captivité et d'enfermement est également très fortement exprimé « *Il est long ce tunnel, ça fait peur, on se trouve enfermé. » « On se sent enfermé, on se sent piégé, emprisonné. » « On ne voit pas le bout du tunnel, il n'y a rien à regarder…* ».

L'éclairage et sa couleur bleue sont considérés comme angoissant et renforcent le sentiment d'insécurité :

> « *La lumière bleue c'est étrange ça fait penser à des histoires de femmes qui se font agresser, embêter. » « Là on fuit, c'est un coupe gorge, c'est très inconfortable, les lumières bleues c'est froid, glauques, on contourne, il n'y a personne c'est l'insécurité totale, personne ne peut venir nous aider. » « Le bleu ça apaise mais là pas du tout. » « C'est éclairé mais la couleur est agressive. A pied on n'y passe pas.* »

La dimension sociale est bien sur évoquée, l'absence d'autres (un seul piéton) qu'il s'agisse de cyclistes, automobilistes…est très anxiogène « *Si on peut éviter on essaye vraiment de contourner. Si on est accompagné on peut y aller mais seul non* ! ». Par ailleurs la nature même de l'espace évoque la présence de marginaux « *C'est horrible, le tunnel est trop long, il y a des clochards, il faudrait plus de monde. ».*

Il s'agit du tunnel de la rue de Rambouillet , un des sites d'enquête que j'avais investigué lors de la phase *in situ* et pour lequel les observations et les résultats aux questionnaires sont tout à fait cohérents avec l'évaluation globale qui a été faite en focus group. Les sujets familiers du quartier connaissent ce site mais n'y passent jamais « *ce n'est pas dangereux, il ne s'y passe rien mais on n'a pas envie d'y passer, c'est angoissant et pour les poumons c'est catastrophique* »

4.2. LES DETERMINANTS DU CONFORT DE LA MARCHE

L'évaluation des scenarii de marche que j'ai menée, comporte un certain nombre de biais liés à la méthode et que nous avions identifiés au préalable, à savoir :

- l'utilisation de photographies donc de visuels, allait augmenter considérablement l'évaluation de la dimension physique.
- l'ordre de passage des photographies allait également avoir une influence sur l'évaluation des scenarii (après un scenario très inconfortable, tout peut paraître plus confortable par exemple).
- L'évaluation lorsqu'elle était collective allait induire des biais liés aux effets de groupe qui ont été identifiés et théorisés (influence intragroupale et rapport de domination/soumission).

J'avais alors tenté de minimiser ce dernier biais en demandant à chaque sujet, de faire une évaluation individuelle par écrit de chaque scenarii. Pour le biais lié à l'utilisation des photographies, je n'avais d'autre choix de le prendre en compte lors de l'interprétation des résultats. Enfin, l'ordre de passage des photographies a été défini de façon à alterner des scenarii plus ou moins confortables mais en conservant les scenarii les plus inconfortables pour la fin de la projection. Le même ordre avait été conservé pour chaque groupe.

	Groupe 1			Groupe 2			Groupe 3			Groupe 4		
	C	I	D	C	I	D	C	I	D	C	I	D
Scenario 1	■			■			■			■		
Scenario 2		■		■				■			■	
Scenario 3			■	■			■	■			■	
Scenario 4	■			■			■			■		
Scenario 5	■			■			■			■		
Scenario 6			■		■			■				■
Scenario 7	■		■		■			■			■	
Scenario 8	■			■				■		■		
Scenario 9			■			■			■			■
Total	5	1	4	6	2	1	4	5	1	4	3	2

■ Choix majoritaire du groupe

Tableau 23 : Les marcheurs (volontaires et contraints) plus favorables à l'émergence du sentiment de confort que les non marcheurs (contraints et volontaires). Source : données issues du corpus de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2015

Le tableau ci-dessus synthétise les résultats des évaluations en fonction du groupe d'appartenance et du scenario. Cela me permet de constater que les groupes de marcheurs 1 et 2 (qu'ils choisissent de marcher ou qu'ils y soient contraints) sont ceux qui font les évaluations les plus positives des différents scenarii. Le groupe des marcheurs en toutes circonstances est celui qui déclare adopter le plus souvent des stratégies d'évitement. Les sujets de ce groupe expliquent ce comportement par le fait que si certaines situations ne semblent a priori pas les plus répulsives, elles sont en revanche incompatibles avec le fait de se déplacer efficacement. Les marcheurs

contraints sont, quant à eux, assez peu « sensibles » aux nuisances en présence, ils sont habitués à se déplacer à pied par défaut et tolèrent mieux l'inconfort auquel ils sont, pour certains, confrontés quotidiennement.
Les sujets des groupes de non marcheurs démontrent à travers l'évaluation des différents scenarii, qu'ils se projettent davantage dans l'inconfort d'une situation. Ceci peut être un élément d'explication aux refus de marcher de certains mais il reste compliqué de savoir si c'est l'inexpérience de la marche qui les conduit à évaluer plus souvent une situation comme étant inconfortable ou bien si c'est l'inconfort projeté sur les situations qui les conduit à ne pas marcher.

Les sujets qui ont l'expérience de la marche ont de façon générale une évaluation plus positive de la marche et ont démontré lors de la discussion post projection des photographies que l'insécurité (en générale) représente un frein moins marqué que pour les sujets non marcheurs.

Au regard des différents résultats de cette phase d'évaluation, je peux hiérarchiser les différentes dimensions environnementales et autres déterminants qui semblent intervenir dans l'évaluation du niveau de confort. Cette hiérarchisation (tous échantillons confondus) est seulement valable pour les scenarii que j'ai présentés plus avant mais peut néanmoins faire émerger des pistes pour définir ce qui fait confort lors de situations de marche en ville.

Je peux constater que l'expression de l'inconfort est bien plus importante que celle du confort et cela pas seulement parce que la plupart des scenarii ont été évalués comme inconfortable. L'identification même des critères/déterminants de l'inconfort semble plus aisée et plus facilement verbalisable. Les sujets sont en effet plus enclins à décrire ce qui les dérange que ce qu'ils apprécient.
Nous constatons également que les dimensions environnementales les plus déterminantes dans l'évaluation du confort ne sont pas les mêmes que celles de l'inconfort. Ceci corrobore les résultats d'études antérieures affirmant que l'inconfort n'est pas symétrique du confort.
La dimension physique est la dimension importante dans cette évaluation, et ce quel que soit le résultat de l'évaluation. J'explique cela en partie par la modalité visuelle sur

laquelle repose en grande partie cette évaluation. En effet, lorsque nous étions en discussion, sans photographie, la plupart des commentaires relatifs à l'appréciation du confort et de l'inconfort de la marche en ville portaient essentiellement sur la présence de l'autre et notamment la gêne qu'il pouvait causer. Ce résultat concernant la forte implication de la dimension sociale de l'environnement avait par ailleurs été constaté lors des enquêtes par questionnaire *in situ*.

Les sujets font d'ailleurs fortement référence à la dimension sociale des scenarii pour décrire l'inconfort de ceux-ci alors qu'elle est totalement absente de la description du confort. L'autre/les autres seraient dont uniquement considéré comme potentiellement gênant(s) alors même je faisais l'hypothèse pour certains de mes scenarii, que cette altérité *in situ* pouvait représenter un certain support social.

La dimension temporelle apparaît relativement peu dans cette évaluation malgré les contrastes que j'ai souhaité mettre en évidence en présentant à la fois des scenarii de jour et de nuit. La temporalité semblait pourtant intervenir de façon très marquée lors des discussions que j'ai eu au avec les différents groupes de marcheurs. La nuit étant propice à l'émergence du sentiment d'inconfort voire même d'insécurité dans l'espace public en général.

Le motif de la marche ainsi que les représentations associées à l'environnement marché interviennent finalement assez peu dans l'évaluation des scenarii.

La dimension sociale au prisme du genre

Une variable que j'ai pris en compte dès le début de mon travail de recherche mais que je n'ai jusque-là pas présentée, a particulièrement retenu mon attention et semble intervenir dans l'évaluation du confort de la marche pour chacun des groupes : il s'agit de la variable « genre » du sujet. En effet, il va de soi, et j'y avais été attentive, qu'on ne marche pas de la même façon dans l'espace public selon que l'on est un homme ou une femme (Lieber, 2008). Quelles sont alors les différences en termes de critères nécessaires à l'émergence du sentiment de confort et/ou quels sont les critères d'inconfort qui peuvent se constituer comme frein à la marche en ville pour les femmes ? Le sous-chapitre qui va suivre s'attardera sur cette comparaison genrée que je souhaitais mettre en évidence dans ces travaux.

4.3. JE, TU, ELLE(S) ?

Les enquêtes *in situ* et *ex situ* réalisées auprès de marcheurs, femmes et hommes, m'ont permis de mettre en évidence un certain nombre de différences dans la pratique de la marche en ville des unes et des autres.

En effet, les représentations sociales associées au lieu et à la temporalité dans lesquels s'inscrit l'action de marcher et auxquelles sont soumises les femmes, comme les hommes, n'induisent pas les mêmes réponses comportementales.

On ne marche pas de la même façon dans l'espace public selon que l'on est une femme ou un homme. Ainsi, nous verrons plus en détails par la suite que les femmes développent de nombreuses stratégies de déplacement à pied et notamment des stratégies d'évitement.

Les politiques publiques à l'échelle locale et nationale se sont saisies depuis quelques années de la question du harcèlement sexuel de rue et tentent (sans toutefois en faire une priorité) de réduire ce phénomène que les femmes commencent tout juste à évoquer publiquement (Sophie Peeters, 2012).

Jusqu'alors, le harcèlement était intégré comme une norme sociale et donc intériorisé par une grande partie des femmes qui ne voyaient pas là de légitimité à l'évoquer et encore moins à s'en défendre.

Il serait d'ailleurs plus exact de dire que les initiatives des femmes ont (tardivement) été médiatisées ce qui a impulsé une mobilisation des politiques publiques qui prennent part désormais (dans une certaine mesure) à la lutte contre le harcèlement sexuel de rue.

L'arrivée au pouvoir de l'ancien Maire de Paris, Bertrand Delanoë, en 2001, si elle constitue, nous l'avons constaté, une certaine rupture en termes de mobilité et de transport dans la ville, et cela en faveur de la marche à pied, s'est avérée être également importante pour la question de la lutte contre les violences faites aux femmes, comme le rappelle Marylene Lieber (2008).

La création de l'observatoire de l'égalité femmes-hommes qui a formalisé et symbolisé l'engagement de la mairie et sa volonté de tendre vers une société plus égalitaire (ce qui suppose donc qu'elle ne l'est pas actuellement). Certains élus soulèvent la question de

l'inégalité entre les femmes et les hommes au sein de leurs espaces publics et proposent un programme d'actions :

« *Dès à présent, l'action de la ville s'articulera autour de trois actes novateurs :*

- *une marche exploratoire dans chaque arrondissement pour mieux identifier les pôles d'insécurité tels que les perçoivent les Parisiennes ;*
- *une fiche-action spécifique « sécurité au féminin » dans les contrats locaux de sécurité. Ainsi la ville s'engagera dans les dispositifs de prévention et d'accueil des femmes victimes de violences ; (…)* » (Paris, Le journal, 15 juillet 2001, p.7).

Le premier « *acte novateur* » de ce programme consiste donc en une réappropriation des espaces publics par la marche des femmes qui souhaiteraient s'investir dans ce type de démarche en coopération avec la municipalité.
La marche se met donc au service de la politique publique comme outil de reconquête des rues.

Ces marches exploratoires n'ont finalement pas eu lieu dans chaque arrondissement, faute de moyens humains pour les mettre en œuvre mais surtout de candidates. En effet ces marches ont eu lieu dans des arrondissements dont certains quartiers relèvent de la politique de la ville tel que le 18e et le 20e arrondissement pour lesquels le tissu associatif préexistant a grandement facilité la mise en place.

La Maire actuelle de Paris s'est également engagée à poursuivre cette lutte en faveur de l'égalité entre les femmes et les hommes et reprend d'ailleurs à son compte l'expression de « harcèlement » de rue mais sans toutefois le qualifier de « sexuel » :

> « *Dans un espace public essentiellement pensé et régi par l'homme, nous entreprenons une reconquête ambitieuse, symboliquement, en attribuant des noms de femmes remarquables aux rues et aux équipements publics, et concrètement, en aménageant la Ville et les équipements afin que les femmes se les approprient, ou en*

luttant contre le harcèlement de rue par des campagnes de communication forte, comme ce sera le cas avant la fin de l'année ». [21]

Revenons-en aux résultats des enquêtes que j'ai analysés au prisme du genre pour tester l'hypothèse selon laquelle les hommes et les femmes n'adopteraient pas les mêmes comportements de marche et ne seraient pas soumis aux mêmes représentations.

Les enquêtes par questionnaires *in situ* se sont révélées assez inopérantes et ne dévoilent qu'indirectement ces différences. En effet, la parole des femmes notamment ne s'est pas libérée sur le sujet du harcèlement de rue par exemple. En revanche, mes observations et le croisement de différentes données issues des questionnaires permettent tout de même de démontrer que la différence genrée existe bien.
Les femmes semblent par exemple plus familières de la mise en œuvre de stratégies d'évitement, qu'il s'agisse d'un évitement spatial ou de stratégies moins drastiques telles que le fait de téléphoner de façon presque systématique dans certaines situations de marche anxiogènes. L'évaluation des situations de marche lors des *focus groups* m'a également permis de mettre en évidence une distinction nette entre les réponses des hommes et celles des femmes qui, quel que soit leur groupe d'appartenance, déclarent préférer rallonger leur parcours pour éviter certains espaces, notamment lors des situations de nuit. Certaines d'entre elles, de façon spontanée déclaraient par exemple à propos de situations qu'elles évaluaient « *confortable* « : *« mais pas la nuit, je l'évite c'est clair ».*

Le tableau ci-dessous, qui illustre bien ces différences, est relatif aux évaluations des sujets des différents *focus group* en fonction de leur genre, tous scenarii confondus.

[21] Source : extrait de la communication de la Maire de Paris sur l'égalité Femmes/Hommes du 17 mars 2015.

	Groupe 1 : Les marcheurs volontaires		Groupe 2 : Les marcheurs contraints		Groupe 3 : Les non marcheurs contraints		Groupe 4 : les non marcheurs volontaires	
	Hommes	***Femmes***	*Hommes*	***Femmes***	*Hommes*	***Femmes***	*Hommes*	***Femmes***
Confortable	23	23	23	26	15	19	18	19
Inconfortable	11	15	16	9	19	18	19	22
Evitement	11	**25**	8	**9**	6	**17**	8	**20**

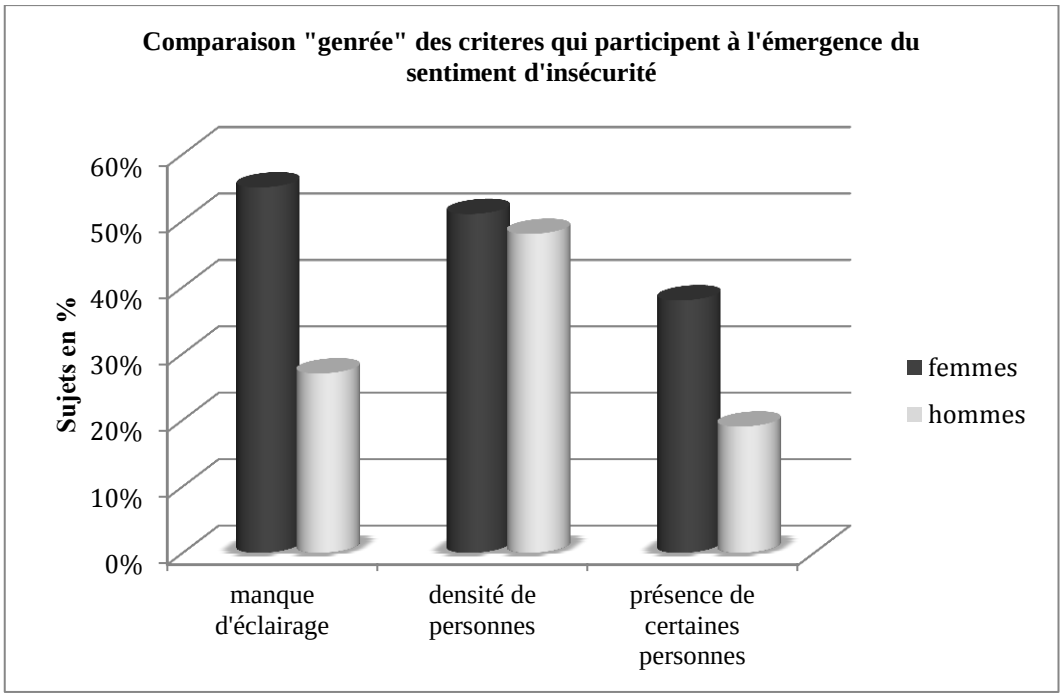
Tableau 24 : Les femmes plus largement concernées par les stratégies d'évitement lors de leur déplacement à pied en ville. Source : données issues de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2015

Ce tableau démontre que, si la variation des évaluations des différents scenarii en termes de confort et d'inconfort n'est pas importante, on note toutefois une variation très importante entre les hommes et les femmes, ces dernières préférant éviter de marcher dans certaines circonstances (tunnels, espaces périphériques, circonstances nocturnes). En effet, quantitativement, les femmes sont beaucoup plus nombreuses que les hommes à déclarer préférer faire un détour. Ces résultats, qui découlent de l'évaluation individuelle des scenarii de marche, sont cohérents avec les discussions qui ont suivi pour qualifier ces différents scenarii. Les femmes ont alors exprimé leur craintes plus nombreuses que les hommes à marcher dans certaines situations. Les hommes qui par ailleurs évaluaient les scenarii comme plus inconfortables sans déclarer l'évitement ont de manière systématique, appuyé le choix des femmes qu'ils jugeaient « raisonnable » et approuvé les arguments en expliquant que certains scenarii étaient inquiétant « *surtout pour une femme* ». C'est pour cela que j'affirmais plus avant que les représentations auxquelles étaient soumises les femmes, étaient très largement véhiculées et renforcées par les hommes. Le « danger » pour les femmes, émanerait exclusivement de la dimension sociale environnementale et notamment des autres hommes qui peuvent être (potentiellement) présents.

Je me suis particulièrement intéressée à cette rencontre (qui se limite souvent à de la coprésence) « inconfortable » avec l'autre en analysant une nouvelle fois certaines de mes données au prisme du genre.
Ainsi, nous pouvons nous apercevoir que les critères d'inconfort qui découragent la pratique de la marche en ville sont significativement différents en fonction de cette variable « genre » et en particulier les critères qui participent de l'émergence du sentiment d'insécurité sur l'espace public.

Nous constatons par exemple que parmi les femmes interrogées lors de mes enquêtes, une proportion plus importante que les hommes ressent une gêne lorsqu'elles marchent dans un espace public qui « *manque d'éclairage* » dont la « *densité de personnes* » est importante. En effet, elles se trouvent alors en situation de sur-stimulation, qui a pour conséquence négative, la présence d'interactions non désirées (Baum et Valins, 1977) et en « *présence de certaines personnes* » (notamment des « *bandes de jeunes* (*hommes*, (Coutras, 2008)) », des « *mendiants* ») et induit une baisse générale de contrôle de la situation.

De façon plus générale, 63% des femmes interrogées considèrent que le sentiment d'insécurité est un frein à la marche en ville tandis que seulement 41% des hommes interrogés affirment que ce sentiment d'insécurité constitue pour eux un frein à la marche en ville.



Graphique 13 : Les femmes plus sensibles aux critères qui participent du sentiment d'insécurité lors de situation de marche et donc de l'inconfort. Comparaison genrée des critères qui participent de ce sentiment d'insécurité. Source : données issues de l'enquête *in situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2013

Cette thèse de doctorat ne s'attachera pas davantage à étudier la marche des femmes dans l'espace public. Si j'ai souhaité en dire quelques mots c'est parce qu'il m'est apparu indispensable de mettre en évidence une réalité de la marche urbaine : à Paris, les femmes sont plus nombreuses que les hommes à se déplacer à pied mais elles sont également celles qui ressentent le plus de gêne à marcher.

Le sentiment d'insécurité véhiculé par tous et en permanence, les conduit souvent à mettre en place des stratégies de réassurance et/ou d'évitement. Au regard des discussions, elles semblent d'ailleurs connaitre souvent bien mieux leur environnement et ont une capacité d'anticipation beaucoup plus développée que les hommes.

Si les marches exploratoires de femmes peuvent constituer un outil de reprise de pouvoir par les femmes sur l'environnement, je ne suis pas naïve quant aux possibles solutions opérationnelles à mettre en place. Nous évoquions plus haut, l'espace public comme scène parmi d'autres sur laquelle se jouent les rapports sociétaux entre les hommes et les femmes. Ces rapports s'apparentent clairement à de la domination et le harcèlement sexuel de rue en est un symptôme.

A quel niveau doit-on intervenir pour s'attaquer à ce mal qui s'exprime jusque dans la sphère publique ? Quel est le rôle que des urbanistes et autres acteurs des espaces publics dans cette lutte ? A l'ère de l'accessibilité universelle, les aménageurs devraient-ils considérer que l'accessibilité de touTES, les concernent tout autant que celle des personnes en situation de handicap ?
Il existe de nombreux exemples à travers différentes villes du monde qui permettent d'observer que les aménageurs et/ou acteurs de l'espace public, s'intéressent de plus en plus à cette question des espaces publics du point de vue des femmes. La plupart des solutions sont relatives à l''amélioration d'un environnement considéré comme anxiogène, on éclaire davantage, on évite de construire des espaces de confinement, voire on imagine des solutions de ségrégation entre les femmes et les hommes. C'est notamment le cas dans les transports en commun dont certaines rames de métro ou certains bus sont parfois réservés aux femmes (à Mexico par exemple).

Ces solutions répondent à un besoin de l'instant en permettant aux femmes d'accéder à une certaine forme de mobilité, mais elles ne sont pas satisfaisantes à moyen et long terme. Elles démontrent bien que le travail doit être mené un autre niveau, dans les écoles et autres espace-temps dédiés à l'éducation. Cette thèse de doctorat en urbanisme et aménagement n'a pas vocation à répondre à ces interrogations mais elle se doit de les soulever et de faire part des résultats allant dans le sens de recherches de plus en plus nombreuses sur ce sujet pour les encourager toujours plus.

La campagne d'affichage de portraits géants de femmes dans certains quartiers (politique de la ville), ou encore l'organisation de séminaires inter-directions « genre et espace public » initiées par la ville de Paris démontrent que les collectivités commencent à se saisir de ces questionnements sur le genre et l'espace public, bien qu'elles soient souvent confrontées à une difficulté de communication car elles ne maitrisent pas des outils…qui n'existent pas et restent à inventer.

Les résultats de cette étude tendent à confirmer que les mobilités urbaines pédestres et les comportements de marche peuvent être analysés sous l'angle du confort/inconfort ressenti dans l'espace public, en ce qu'il influence la pratique de la marche en ville.
Nous avons constaté que les réponses des sujets étaient influencées par le site d'enquête sur lequel ils étaient interrogés (et donc leur expérience de la marche) notamment concernant l'évaluation « générale » des nuisances comme frein à la marche en ville.
Par ailleurs, la relation affectivo-cognitive entre le lieu et le sujet (l'attachement au lieu, le niveau de connaissance) ou encore le caractère historique du lieu, influencent également la perception des nuisances et le rapport à la marche dans cet espace.
Nous avons également constaté que la variable « genre » avait une influence sur les réponses, notamment concernant les critères d'émergence du sentiment d'insécurité. La configuration en groupe de discussion a clairement permis de libérer cette parole. Il s'agissait ainsi plus de « *confidences que l'on peut se faire car on est entre nous* ».
D'autre part, les sujets ne mentionnent pas ou peu la peur de l'agression verbale ou physique comme frein à la marche alors même que certaines études démontrent que, les femmes justement, sont victimes d'agression et de harcèlement parfois quotidien.

Ce chapitre s'est avant tout attaché à démontrer que les dimensions physique, sociale et temporelle jouent chacune un rôle dans la perception, la représentation et l'évaluation d'une situation de marche en ville et donc dans sa pratique quotidienne.
A cela viennent s'ajouter d'autres déterminants tels que les facteurs individuels, les représentations, le motif de déplacement etc.
En d'autres termes je souhaitais démontrer l'existence d'un lien entre le déplacement à pied et le niveau de confort ressenti.

Cette recherche nous informe sur le fait qu'il est vain de chercher à modéliser des situations de marche confortables car le confort, nous l'avons dit est pluriel. En revanche, il est possible de minimiser l'inconfort perçu en diminuant le nombre de nuisances physiques qui sont physiquement et psychologiquement insécurisantes.

CHAPITRE 5 : DE LA PROMENADE CHOISIE AU DEPLACEMENT A PIED CONTRAINT

Ce chapitre s'attache à vérifier l'hypothèse selon laquelle les mobilités urbaines pédestres regroupent plusieurs activités, définies essentiellement par le motif de déplacement.

Je m'attacherai ici à proposer la définition finale de mon objet d'étude principal. Ce travail de définition rend compte d'une partie importante de ma recherche et est un de ces apports majeurs. Il sera donc question de définir notre objet d'étude que j'ai choisi de nommer « mobilités urbaines pédestres » car ce terme est selon moi englobant et se réfère aussi bien à l'action de marcher qu'aux comportements des marcheurs et à leurs représentations qui m'ont permis de circonscrire l'objet de recherche.

Il est très vite apparu indispensable d'effectuer ce travail de définition des termes, en ce qu'il a permis entre autre d'affirmer la nécessité de distinguer la promenade et le déplacement à pied et donc de répondre à l'hypothèse (H4) selon laquelle, *se déplacer à pied en ville ce n'est pas marcher*.

Il sera ici question de rendre compte des résultats obtenus lors de l'étude des représentations de ces mobilités en groupes de discussion.

Les représentations sont à l'œuvre dans l'évaluation des situations de marche et vont avoir, au même titre que les perceptions relatives à l'environnement, une influence dans le processus décisionnel de se déplacer à pied en ville ou sur les comportements lors du déplacement.

> Rappelons qu'une représentation résulte d'un processus par lequel l'individu interprète un évènement perçu, le traite et dont le produit est stocké en mémoire. Ce n'est pas une reproduction du réel, c'est une reconstruction individuelle. La représentation est également le produit d'une construction collective, elle émane de discussions et de communications auxquelles l'individu accède et/ou participe.

Comme nous l'avons évoqué plus avant, nos sociétés montrent un regain d'intérêt de plus en plus affirmé pour la marche en ville depuis quelques années, ce qui participe à la construction de nouvelles représentations en lien avec les opinions divergentes qu'elle suscite. Cet intérêt sociétal pour la marche participe de la construction de nouvelles représentations.

L'identification des thématiques principales associées à l'expression « marche en ville » (phase exploratoire), en nous démontrant l'existence de la sur-représentation de la promenade (et de fait la sous-représentation du déplacement pédestre), m'a également conduit à la nécessité d'accéder aux représentations sociales de chacun de ces deux objets.

La méthodologie que j'ai mise en œuvre (groupe de discussion = construction artificielle de différents groupes de marcheurs) a permis de démontrer qu'il existe autant de représentations sociales des mobilités urbaines pédestres que de groupes socialement identifiés de marcheurs.

Les groupes de discussion ont été constitués en fonction du rapport et de la pratique des mobilités urbaines pédestres de chacun des sujets.

Chaque groupe était donc hypothétiquement porteur de sa propre représentation de la marche (sous entendue la promenade) et du déplacement à pied.

Cette entrée permettait de faire émerger les points de vue de différents types de marcheurs urbains, y compris ceux dont on ignore beaucoup car ils prennent le plus grand soin à marcher le moins possible.

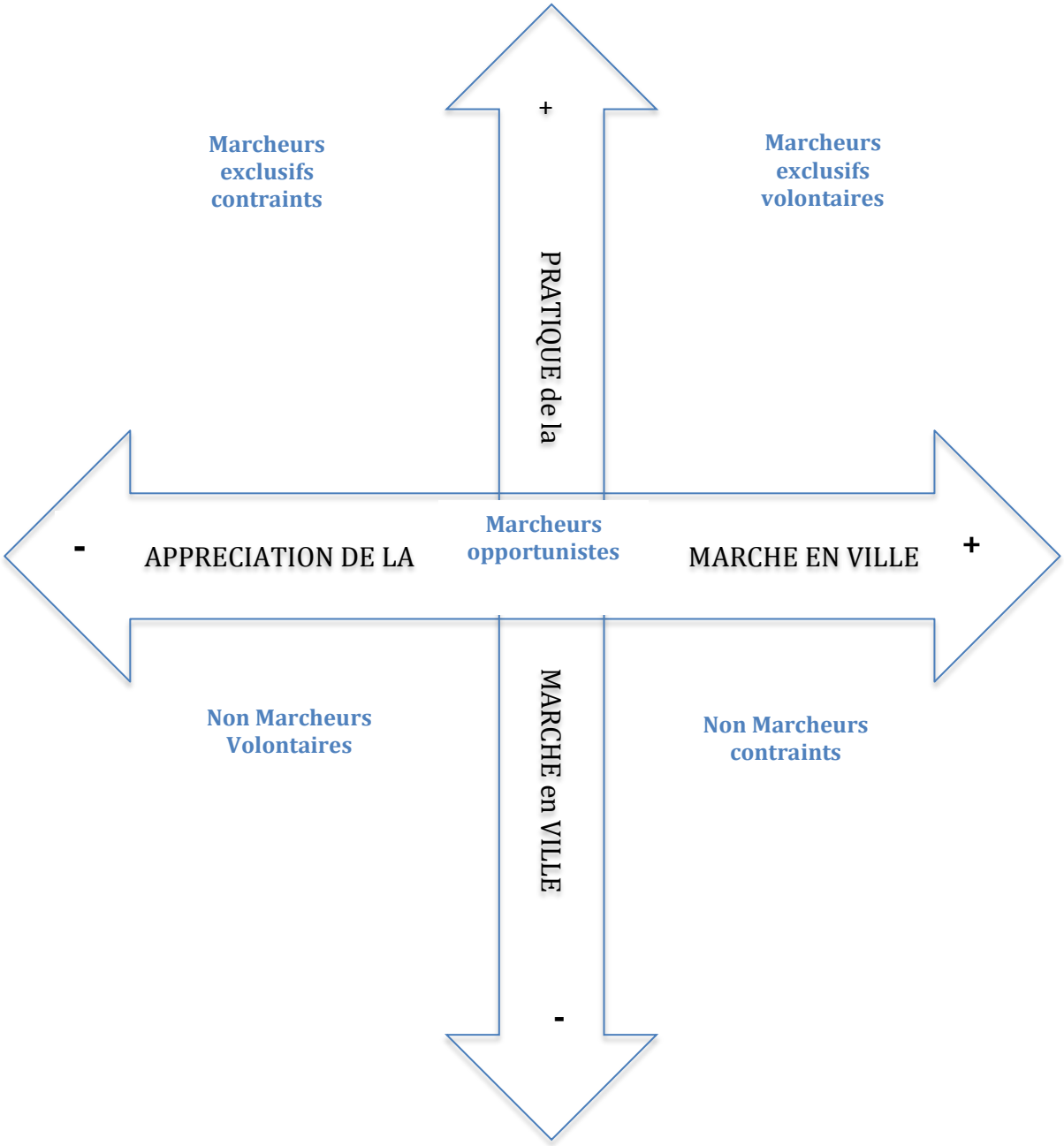


Figure 11 Représentation schématique de la constitution des groupes de discussion en fonction de leur rapport affectivo-cognitif et pratique de la marche en ville. Réalisation : Roussel, J, 2014

Les séances de discussion ont été organisées pour répondre aux deux interrogations suivantes :

Y-a- t-il une différence entre la/les représentation(s) du déplacement à pied et celle(s) de la marche en ville (sous-entendu promenade) et si oui, existe-t-elle quel que soit le groupe d'appartenance ?

Au regard des résultats obtenus lors de l'étape exploratoire, je fais l'hypothèse que oui.
Je souhaitais alors le confirmer en mettant en évidence la différence sémantique utilisée pour décrire les deux objets d'une part et en mettant en évidence l'existence d'un lien entre « déplacement à pied » et idée de contrainte d'autre part. A l'inverse, je souhaitais confirmer la confusion ou la proximité entre le mot marche et l'idée de promenade.

Se déplacer à pied en ville ce n'est pas marcher?

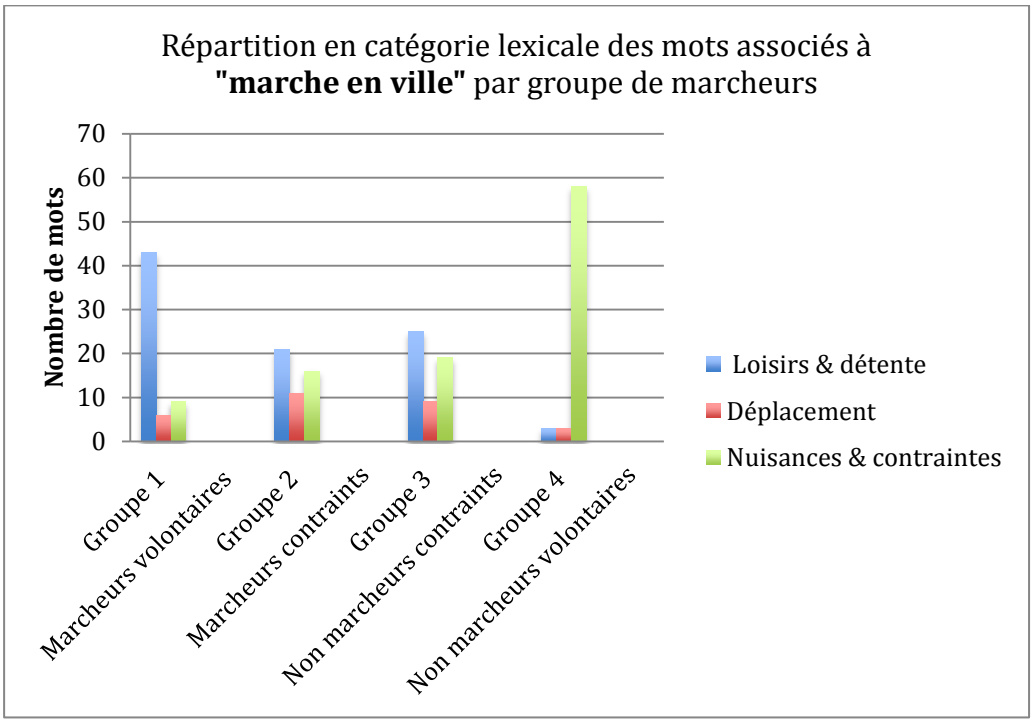
La phase exploratoire (*in situ*) a permis de mettre en évidence la confusion entre les mots marche et promenade. Cette contradiction entre le discours des sujets interrogés et leur action (ils étaient interrogés en train de marcher) n'en était finalement pas une puisqu'ils considéraient que la marche est de la promenade et qu'ils n'étaient pas en train de se promener mais « *d'aller quelque part* ». Puisqu'aller à pied jusqu'au métro, ce n'est pas de la marche, alors qu'est-ce que c'est ? La discussion était alors focalisée plus particulièrement sur les « déplacements à pied en ville ».

Afin de m'assurer de la validité des résultats obtenus lors de la phase exploratoire j'ai utilisé le même procédé en demandant de façon individuelle à chaque sujet de citer cinq mots associés à l'expression « marche en ville » puis cinq mots associés cette fois-ci au déplacement à pied. Pour chaque expression, j'ai classé les mots recueillis en utilisant les catégories thématiques presque similaires à celles obtenues lors de la phase exploratoire.
J'ai délibérément choisi de commencer par demander aux sujets les mots qu'ils associent à l'expression « marche en ville » sans les avertir que j'allais leur demander de réaliser le même exercice avec l'expression « déplacement à pied ».
La première réaction verbale des sujets du groupe n°1 et du groupe n°4 lorsqu'il leur était demandé d'écrire des mots à propos du « déplacement à pied » était : « *mais c'est*

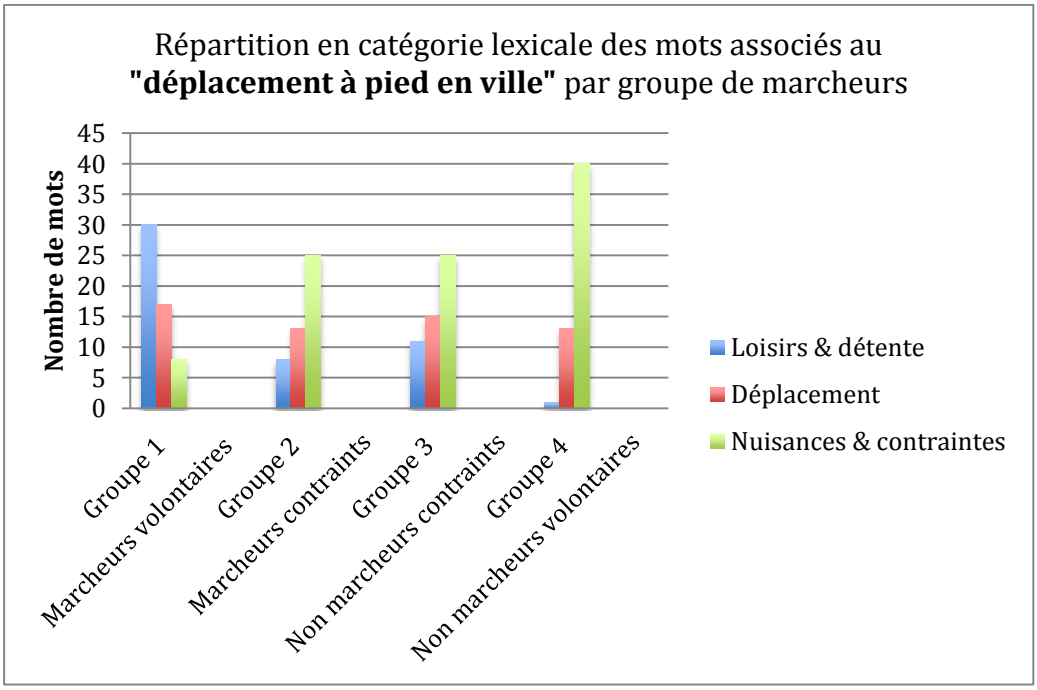
quoi la différence ? » ce qui est cohérent avec le vocabulaire peu nuancé qu'ils ont utilisé pour décrire ces deux objets. Concernant les groupes n°2 et n°3, même si j'ai ressenti un léger flottement au moment de l'énoncé de la seconde consigne, les sujets n'ont pas manifesté autant d'étonnement et les résultats montrent une réelle nuance entre la représentation de l'objet « *marche en ville* » et de l'objet « *déplacement en ville* ».

Les graphiques ci-dessous présentent une première lecture issue de cette analyse lexicale des mots recueillis, tous groupes confondus.

Le nombre de mots associés à la catégorie « loisirs et détente » est plus important lorsque les sujets qualifient la marche en ville que le déplacement à pied. La distinction entre ces deux objets est donc confirmée.



Graphique 14 : Influence de l'appartenance groupale sur l'emploi du lexique associé à l'objet marche en ville. Comparaison groupale de la répartition des mots associés à la marche en ville en fonction des trois principales catégories lexicales. Source : données issues de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2015



Graphique 15 : Influence de l'appartenance groupale sur l'emploi du lexique associé à l'objet déplacement à pied en ville. Comparaison groupale de la répartition des mots associés à la marche en ville en fonction des trois principales catégories lexicales. Source : données issues de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2015

Nous constatons également un écart important concernant le lexique utilisé pour qualifier la marche en ville et le déplacement à pied en ville entre les différents groupes (graphiques 14 et 15).

Le groupe n°1 qui correspond aux sujets qui marchent et se déplacent à pied bien volontiers en toutes circonstances et le groupe n° 4 qui correspond aux sujets qui refusent de marcher sont ceux dont le lexique utilisé est le plus en opposition l'un avec l'autre.

Il y a donc une relation consonante (Festinger, 1957) entre l'action et la cognition des sujets, ce qui m'assure par ailleurs la fiabilité du recrutement et de la constitution des groupes.

De même, concernant le groupe n° 3 qui regroupe les sujets qui ne marchent pas et ne se déplacent pas à pied car ils n'ont pas le choix (obligation de prendre la voiture par exemple) ou pensent ne pas l'avoir (méconnaissance de l'environnement par exemple), on constate une image plutôt positive de la marche en ville et du déplacement à pied et une utilisation très faible (la plus faible parmi les quatre groupes) du vocabulaire associé aux nuisances et à la contrainte.

La forte utilisation d'un vocabulaire positif et la faible utilisation d'un vocabulaire négatif chez les sujets de ce groupe entraine une dissonance cognitive. Ils tentent de la diminuer en expliquant que leur pratique de la marche à pied/déplacement à pied n'est pas en adéquation avec leur cognition parce qu'ils ne peuvent pas marcher pour diverses raisons mais qu'ils marcheraient davantage s'ils le pouvaient (s'ils habitaient en centre-ville, si leurs lieux de travail et de domicile n'étaient pas aussi éloignés etc.).

Il est ici question de définir ce qu'est le déplacement dans les représentations (individuelles, collectives et sociales). L'idée est de mettre en évidence la fonction utilitaire et parfois contraignante de cet objet (le déplacement pédestre).

Il est également question de mettre en évidence l'enjeu urbanistique majeur auquel cette thèse tente d'apporter une réponse, c'est à dire comment rendre confortable/ agréable le déplacement à pied en milieu urbain très dense. La marge de manœuvre pour les politiques publiques se situe bien au niveau de cet objet et non pas celui de la promenade. Les politiques publiques savent d'ores et déjà « fabriquer » des espaces de promenade et de détente, en revanche les espaces dédiés aux déplacements à pied sont assez peu fréquents dans les espaces publics ouverts auxquels je m'intéresse.

5.1. LES MARCHEURS VOLONTAIRES EN TOUTES CIRCONSTANCES

Pour rappel il s'agit des sujets qui se promènent et se déplacent à pied bien volontiers en toutes circonstances

« *Le vrai marcheur, il connaît les astuces et les bons itinéraires pour être bien* »

Il s'agit du groupe pour lequel j'avais fait l'hypothèse d'une représentation sociale très positive à la fois de la marche en ville et du déplacement à pied en ville. Ce groupe est composé de sujets qui choisissent de marcher autant qu'ils le peuvent et les longues distances, les conditions météorologiques défavorables et les situations inconfortables ne représentent pas de freins à leur pratique de la marche en ville. Ces marcheurs sont motivés par les effets bénéfiques pour la santé, par la protection de l'environnement et plus encore par un goût prononcé pour la marche en ville « *sans raison précise* » et choisissent autant que faire se peut de se déplacer à pied en ville et/ou de se promener en ville.

Les sujets qui composent ce groupe ne conduisent jamais en ville (parfois à la campagne), prennent parfois les transports en commun et utilisent rarement un vélo. Ils se définissent eux même comme « marcheurs urbains » ou « piétons ».

Il s'agit du groupe (avec le groupe n° 4, ceux qui refusent de marcher) qui a donné le plus de mots pour qualifier l'expression « marche en ville » et notamment le plus de mots associés à la catégorie « loisirs et détente ». Il s'agit également du groupe (avec le groupe n° 4, ceux qui refusent de marcher) qui oppose le moins « marche en ville » et « déplacement à pied en ville », la description de l'action de marcher est globalement très positive « *quand on marche le temps ne compte pas », « On redécouvre la ville », « je redécouvre l'architecture chaque jour ».*

Concernant l'expression « déplacement à pied en ville », le groupe lui associe un nombre important de mots liés aux loisirs et à la détente et très peu de mots associés à la contrainte et aux nuisances urbaines.

Le groupe associe le déplacement à pied à des motifs de déplacement tel que se rendre à son travail « *se déplacer à pied, c'est calculer, faut planifier, c'est pour aller d'un point A à*

un point B », « *Quand on a le choix on passe par des itinéraires efficaces, rapides mais au retour on prend le temps… ».* On ne peut cependant pas affirmer qu'il s'agisse exclusivement de marche-promenade au retour puisque le motif est bien de regagner le domicile et s'inscrit ainsi dans la logique utilitaire de déplacement d'un point A à un point B. La notion de « temps » joue un rôle important dans la distinction qui est faite entre déplacement à pied et marche-promenade. Si cette frontière est établie pour ce groupe à partir du motif de déplacement elle l'est encore davantage en fonction du contexte temporel. Un déplacement utilitaire peut être vécu comme une promenade dès lors que la contrainte de temps pour arriver à destination est flexible voire totalement levée.

Représentation sociale de la « Marche en Ville » des marcheurs volontaires (Groupe 1)

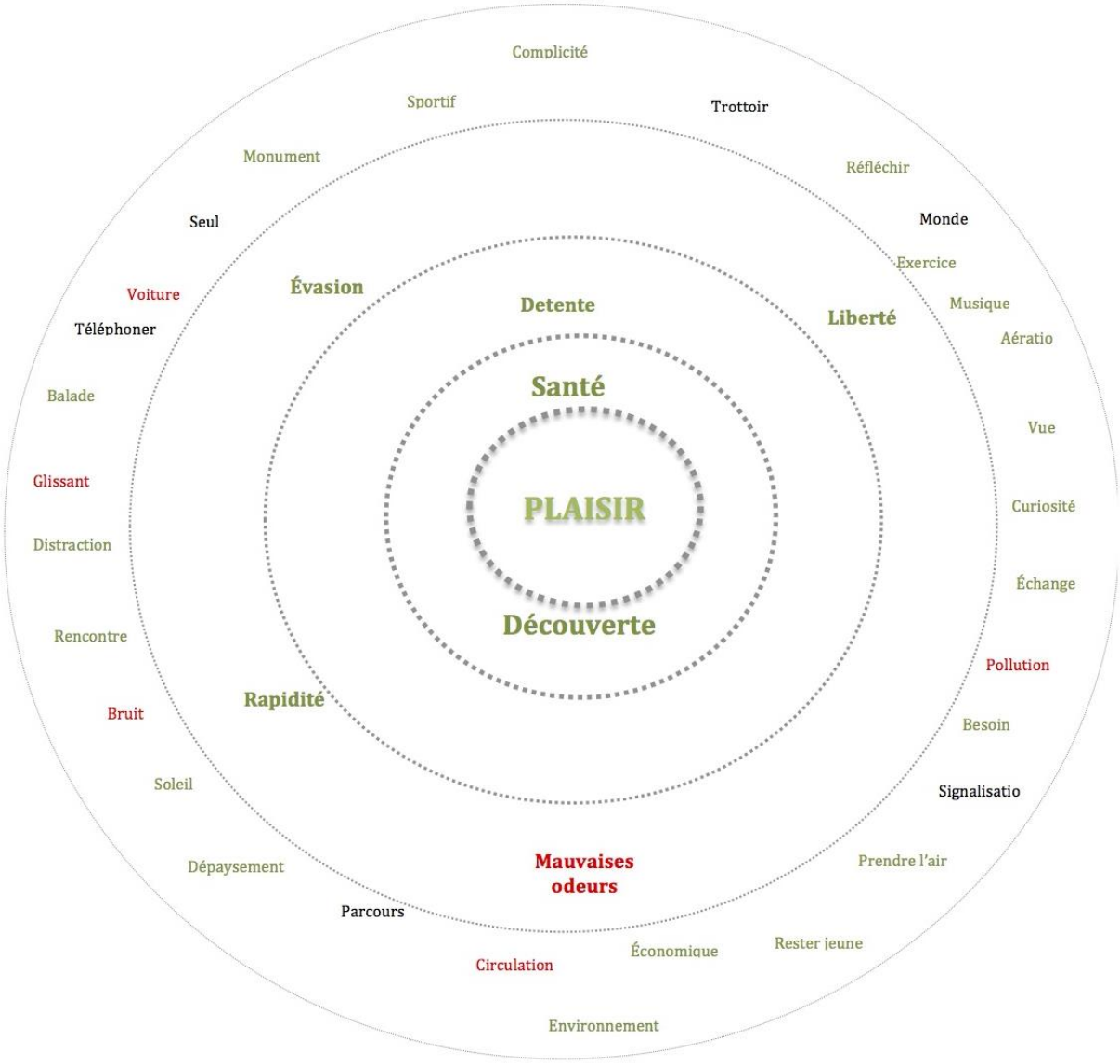


Figure 12 : représentation schématique de la représentation sociale de l'objet marche en ville du groupe des marcheurs volontaires. La couleur des mots permet de différencier les mots ayant une connotation positive de ceux ayant une connotation négative. L'attribution des couleurs n'est valable que pour les sujets de ce groupe et pour l'objet en question. Le premier cercle correspond au(x) mot(s) ayant été cité(s) au moins une fois par chaque sujet de l'échantillon. Le dernier cercle correspond aux mots ayant été cités par au moins un sujet et sont donc les éléments périphériques de la Représentation Sociale.

Source : données issues du corpus de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2014

Représentation sociale du « Déplacement à Pied en Ville » des marcheurs volontaires (Groupe 1)

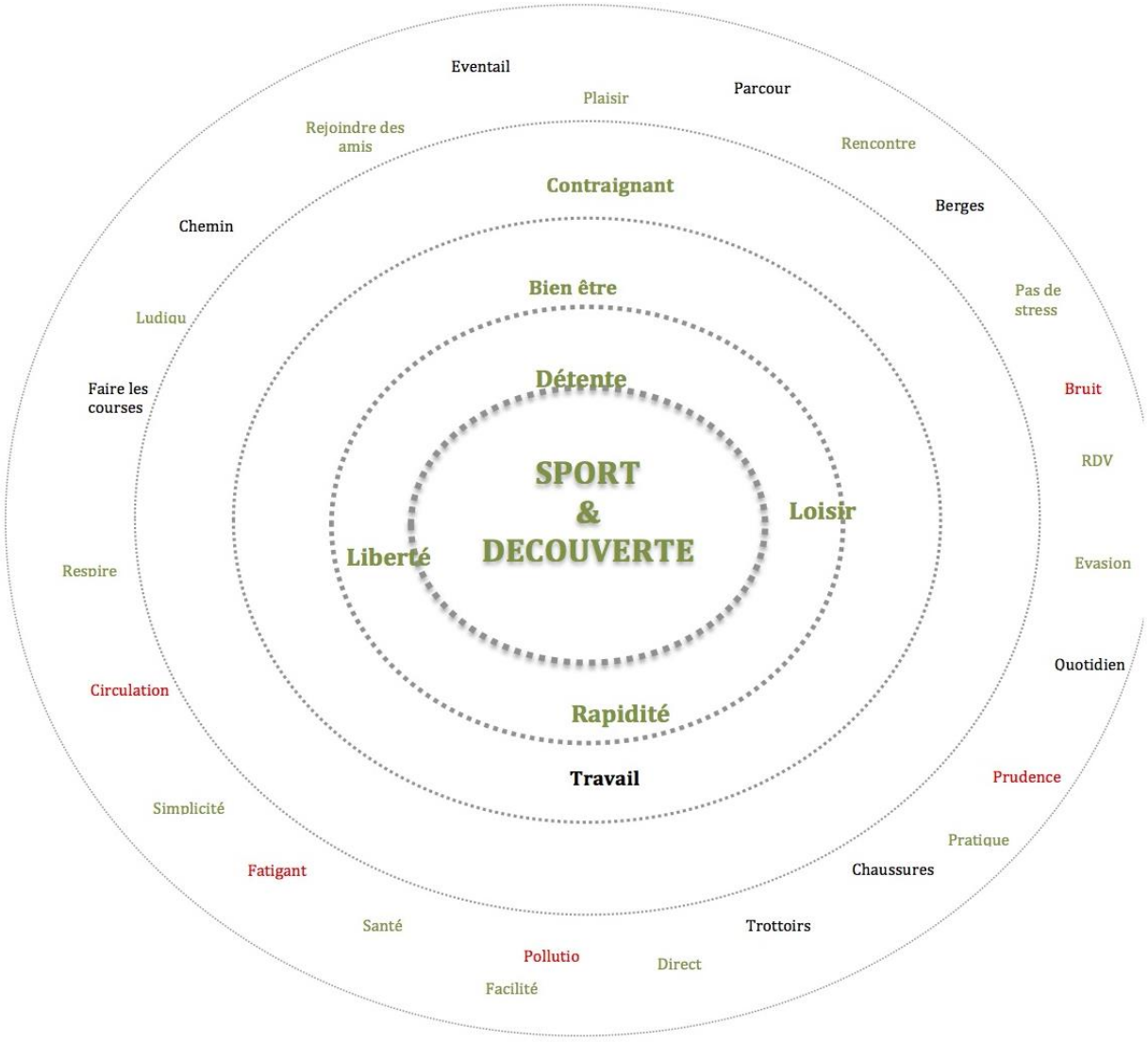


Figure 13 : représentation schématique de la représentation sociale de l'objet déplacement à pied en ville du groupe des marcheurs volontaires. La couleur des mots permet de différencier les mots ayant une connotation positive de ceux ayant une connotation négative. L'attribution des couleurs n'est valable que pour les sujets de ce groupe et pour l'objet en question. Le premier cercle correspond au(x) mot(s) ayant été cité(s) au moins une fois par chaque sujet de l'échantillon. Le dernier cercle correspond aux mots ayant été cités par au moins un sujet et sont donc les éléments périphériques de la Représentation Sociale.

Source : données issues du corpus de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2014

Le plaisir du déplacement à pied peut néanmoins être entravé par l'attention qui doit être portée à la propreté et la qualité des sols :

> « *le problème c'est les crottes de chien dans certains quartiers et qui empêchent de regarder le paysage* », « *Et puis le problème c'est les revêtements du sol c'est important et à Paris et en banlieue c'est mal fait, c'est dangereux car on glisse, faut être attentif à tout* ».

Les sujets du groupe sont également d'accord à propos du manque d'information quant au partage de l'espace public et donc au statut de la rue ou de la zone marchée (zone de rencontre, zone 30, voie piétonne) qui semble peu clair et provoque un sentiment d'inconfort durant le déplacement effectué à pied« *Et le partage de la rue n'est pas clair, on ne sait pas trop où on peut marcher* ». La possibilité de se déplacer de façon instinctive participerait donc au plaisir du déplacement ?
Par ailleurs, ce groupe se considère comme « expert de la marche en ville » et se dit confronté à d'autres marcheurs qui eux ne savent pas marcher en ville, qui hésitent et dont le rythme diffère du leur, rendant la pratique de la marche parfois compliquée et inconfortable :

> « *Il faudrait des files pour les rythmes de marche, il n'y a pas de politesse, pas de discipline, on ne marche pas de la même façon à 8h le matin ou le soir en rentrant chez soi, lorsqu'on a plus de temps* ».

Si le sentiment d'être mal informé sur le statut de la rue est partagé et considéré comme provoquant de l'inconfort pendant le déplacement, la capacité à s'orienter et à trouver son chemin en ville ne semblent pas être source de stress pour les sujets qui émettent d'ailleurs un avis plutôt positif sur l'orientation dans l'espace parisien « *Ce qui est bien c'est qu'on se repère bien à pied à Paris. Ce n'est pas grave de se perdre à pied car on n'est pas stressé, on peut s'arrêter et changer de chemin quand on veut. Et puis on peut demander aux gens dans la rue, aux kiosquiers etc.* » Ainsi, l'existence d'un support social mis à l'œuvre dans la stratégie de faire-face en situation stressante (Lazarus et Folkman) serait favorable à la reprise de contrôle sur la situation et permettrait d'éviter aux sujets de se trouver dans une situation d'inconfort.

Le sentiment d'insécurité ne semble pas avoir de prise sur la pratique de la marche pour les sujets de ce groupe « *la peur n'évite pas le danger* », et même si certains quartiers semblent plus anxiogènes que d'autres, le sentiment d'insécurité émerge très rarement et presque exclusivement la nuit « *les gens du soir ne sont pas les gens du jour* ». Nous noterons cependant que de façon globale, les femmes du groupe se sentent plus inquiètes le soir/la nuit que les hommes et peuvent dans certains cas mettre en place des stratégies d'évitement afin de ne pas marcher dans certains endroits, sans pour autant renoncer à se déplacer à pied « *On y pense tout le temps, toujours sur le qui-vive mais quoi qu'il en soit on marche .On n'est pas plus vulnérable à pied que dans les transports !* ».

L'animation d'un quartier tend à rassurer ces marcheurs experts qui prennent d'autant plus de plaisir à se déplacer à pied dans des quartiers « *vivants* », « *Les champs Elysées c'était sympa mais maintenant c'est devenu la cité, à minuit c'est désert* »

Le bruit ne semble pas tellement être un problème, « *on fait avec, on est en ville* », les sujets de ce groupe déclarent parfois l'éviter « *si c'est vraiment bruyant, mais sinon on s'en accommode* ».

Au sein du groupe, la fiabilité propre à ce mode de déplacement est particulièrement appréciée «*la marche c'est plus fiable on sait à quelle heure on part et à quelle heure on arrive »* ainsi que l'économie d'énergie physique et psychologique « *dans les transports on se fatigue encore plus, je préfère être debout et marcher plutôt qu'être debout dans les transports* ». A cela vient s'ajouter un sentiment d'autonomie et d'indépendance qui permet aux marcheurs d'acquérir davantage de liberté voire d'anonymat grâce au mouvement « *On est indépendant quand on marche, on fait ce qu'on veut, personne ne nous regarde…* ». Dans ce groupe, les femmes n'ont fait que rarement mention de la difficulté d'être femme dans l'espace public sans toutefois nier le fait qu'elles pouvaient se sentir vulnérables dans certaines situations. La marche, bien sûr n'est pas à l'origine de ces problématiques de harcèlement de rue, cela étant dit, la forte prise qu'elle impose avec l'environnement, y compris dans sa dimension sociale, pourrait représenter un frein à la décision de se déplacer à pied. Cela ne semble pas être le cas pour ce groupe de marcheurs en toutes circonstances alors que nous verrons par la suite que les sujets des autres groupes y sont beaucoup plus sensibles.

La dimension sociale de l'environnement de marche n'est pas mentionnée uniquement pour évoquer un contexte négatif ou pour pallier les différentes situations de stress mais elle semble partie prenante du plaisir de se déplacer à pied «*c'est plus sympa quand on marche en parlant ou en souriant aux passants. Et puis on se rencontre, on se reconnaît entre marcheurs du quotidien* ».

La discussion s'est, un moment, focalisée sur le rapport au corps auquel les sujets de ce groupe semblent plutôt sensibles puisqu'ils déclarent eux même souhaiter marcher encore davantage pour s'entretenir physiquement. Se déplacer à pied représente donc également une opportunité de faire du sport et pour cela, une grande partie du groupe affirme adapter le choix de ses chaussures à son mode de déplacement. Ainsi, aussi bien les hommes que les femmes affirment que très régulièrement «*on prend des baskets ou des chaussures plates et on remet des chaussures de ville pour le boulot », « Grace aux ballerines c'est plus facile aussi !* ».

5.2. LES MARCHEURS CONTRAINTS

Pour rappel il s'agit des sujets qui se déplacent à pied parce qu'ils n'ont pas le choix ou pensent ne pas avoir le choix

Il s'agit d'un groupe composé de sujets qui, comme le précèdent, se déplacent à pied très régulièrement voire de façon exclusive. Mais contrairement à notre premier groupe de marcheurs volontaires, ces sujets ne choisissent pas de marcher, ils y sont, dans la plupart des cas, contraints car ils ne disposent pas de moyens alternatifs (mauvaise desserte de transports en commun, absence de moyens financiers ou d'envie d'investir dans l'achat d'un véhicule, ni même dans un abonnement pour les transports en commun). Il s'agit de sujets qui se considèrent captifs de la marche mais qui sont donc malgré eux des experts de la marche en ville de par leur pratique quotidienne.

Notre hypothèse pour ce groupe de marcheurs était que leur représentation de la marche en ville serait positive alors que leur représentation du déplacement à pied serait négative compte tenu de leur sentiment de captivité vis à vis de ce mode de déplacement.

Cela étant dit, j'attendais une influence provenant du réalisme de leur pratique de la marche qui tendrait en une représentation relativement équilibrée, c'est-à-dire ni enchanteresse ni cauchemardesque. La pratique de cette marche contrainte devrait en effet permettre d'accéder à une représentation réaliste du déplacement à pied qui compterait des éléments émanant de l'expertise développée par les sujets qui s'inscrivent dans une pratique utilitaire de la marche en ville.

L'étude des mots de la marche (promenade) et du déplacement à pied démontre effectivement une tendance de groupe à considérer la marche en ville de façon plus positive que le déplacement à pied même si le vocabulaire relatif à l' « utilitaire » est presque autant employé pour chacun des deux objets. L'analyse sémantique de ce groupe est donc cohérente avec son rapport au déplacement à pied.

Il s'agit du groupe qui tend à verbaliser le mieux la différence entre marche en ville et déplacement à pied. Il a en effet mis en évidence spontanément l'existence de « *plusieurs types de marche* ».

Si le groupe déclare avoir une image plutôt positive de la marche, il affirme que cela dépend :

- de l'endroit « *ça dépend où* »
- de la temporalité « *un samedi après-midi ça peut être pénible alors qu'un autre jour ça peut être sympa* »
- des conditions météorologiques

Mais il insiste sur le fait que cette distinction résiderait en grande partie dans le motif de déplacement « *ça dépend du but surtout, si c'est une obligation (…). La marche c'est plutôt la promenade, le dimanche* ». « *La marche c'est un sport et un art de vivre, on va découvrir un autre chemin et une nouvelle rue* ».
Pour la majorité des sujets, marcher en ville n'est pas contraignant à la différence des déplacements, ils précisent d'ailleurs se rendre à pied à des activités de loisirs, ce qui n'est pas vécu comme une obligation mais un choix.

« *un point de départ et un point d'arrivée , ce n'est pas de la promenade* »

Concernant l'expression « déplacement à pied en ville » il y a consensus sur la référence à la contrainte et à la notion de trajet balisé (« *un point de départ et un point d'arrivée , ce n'est pas de la promenade* »). Les sujets associent par ailleurs les déplacements à pied à des activités contraignantes elles aussi « *ça fait penser au travail directement* », « *il y a une notion d'obligation* », associée à cette idée «*de trajet bien défini alors que la marche c'est aussi pour se perdre* ».
En cela le déplacement n'a rien de spontané et perd donc toute attractivité « *C'est toute une organisation de se déplacer à pied, il faut anticiper le temps de marche et parfois courir si on est en retard donc c'est stressant* ».
Un point qui a scindé le groupe en deux parties concerne la lenteur de la marche et le temps de parcours. Une partie plaidait plutôt en faveur de la maitrise du temps offerte par la marche en ce que chacun connait son rythme de marche et peut donc estimer son temps de trajet pour se déplacer d'un point A vers un point B. Il s'agit de ceux qui considèrent que la marche, bien qu'elle ne soit pas leur choix, a au moins cet avantage de

la fiabilité qui permettrait *« si on anticipe bien* » de ne jamais être en retard «*La marche c'est une discipline, ça nécessite de s'organiser* ».

L'autre partie du groupe ne remettait pas forcement cette fiabilité de la marche en cause mais tentait plutôt d'expliquer que la marche était quoi qu'il en soit inefficace en termes de vitesse et que malgré les désagréments fréquents dans les transports en commun, ils seraient toujours plus rapides et moins fatigants que la marche comme mode de déplacement.

Le débat a longtemps porté sur cette opposition entre fiabilité et efficacité de la marche et s'est finalement conclu sur le fait que *« ce qui nous fait marcher c'est que c'est gratuit donc c'est déjà une bonne raison* ». L'aspect pécuniaire du déplacement à pied s'il n'est évidemment pas à minimiser, n'est pourtant pas apparu aussi prégnant que ce à quoi je m'attendais. Je n'ai pas investigué ce point davantage et ne saurais dire par exemple si la difficulté à évoquer sa situation financière explique que cet argument n'arrive qu'en conclusion ou si au contraire il clôt le débat car son importance est telle qu'il n'y a plus matière à discuter après cela. Il serait ainsi intéressant de vérifier ultérieurement dans quelle mesure, en France, en région parisienne, la gratuité de la marche est un argument pour sa promotion, d'autant que le Syndicat des Transports en Ile de France propose depuis le 1er septembre 2015 un abonnement illimité aux Transports en Commun dans toute la Région à un tarif unique et fait ainsi disparaître les disparités tarifaires lourdes pesant jusque-là sur les nombreux franciliens les plus éloignés de Paris mais y travaillant.

Sans surprise les sujets qui composent ce groupe tendent majoritairement à ne pas assimiler la notion de plaisir à l'objet déplacement à pied, auquel ils assimilent davantage le vocabulaire des nuisances urbaines et de la contrainte.

Cependant, si les sujets de ce groupe déclarent se déplacer principalement dans le cadre des trajets domicile-travail/études, pour aller faire des courses au supermarché (aller faire le marché est considéré comme une promenade) ou encore pour amener et récupérer les enfants à l'école, ils déclarent spontanément qu'ils peuvent parfois prendre un certain plaisir à se déplacer à pied, notamment lorsque « *le paysage est beau à voir* ». Ce qui les réconforte aussi dans cette obligation à marcher est le fait que ce soit «*bon pour la santé* ». Les déplacements à pied, contraints, seraient donc mieux vécus

lorsqu'ils sont pratiqués dans un environnement physique plaisant d'une part, et parce qu'ils sont « rentables » sur le plan sanitaire par ailleurs.

Cette notion de rentabilité, sur le plan sanitaire et/ou au plan du paysage que l'on observe et dont on peut profiter, apparaît fondamentale dans l'émergence du sentiment de confort en situation de marche. Ainsi, il serait possible de rendre acceptable une situation à laquelle on est contraint dès lors qu'on pourrait malgré tout y trouver des bénéfices.

Représentation sociale de la « Marche en Ville » des marcheurs contraints (Groupe 2)

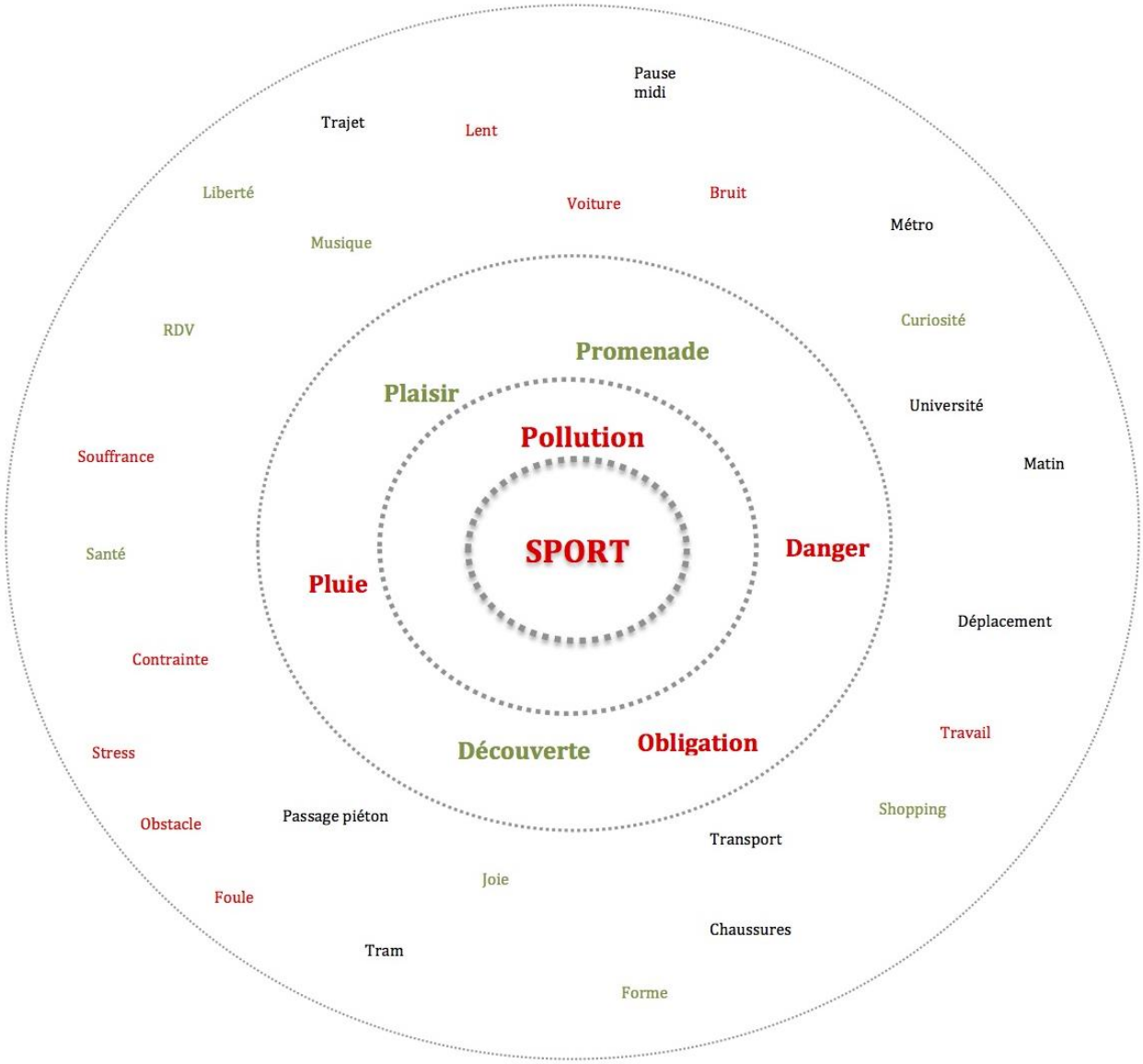


Figure 14 : représentation schématique de la représentation sociale de l'objet marche en ville du groupe des marcheurs contraints. La couleur des mots permet de différencier les mots ayant une connotation positive de ceux ayant une connotation négative. L'attribution des couleurs n'est valable que pour les sujets de ce groupe et pour l'objet en question. Le premier cercle correspond au(x) mot(s) ayant été cité(s) au moins une fois par chaque sujet de l'échantillon. Le dernier cercle correspond aux mots ayant été cités par au moins un sujet et sont donc les éléments périphériques de la Représentation Sociale.

Source : données issues du corpus de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2014

Représentation sociale du « Déplacement à Pied en Ville » des marcheurs contraints (Groupe 2)

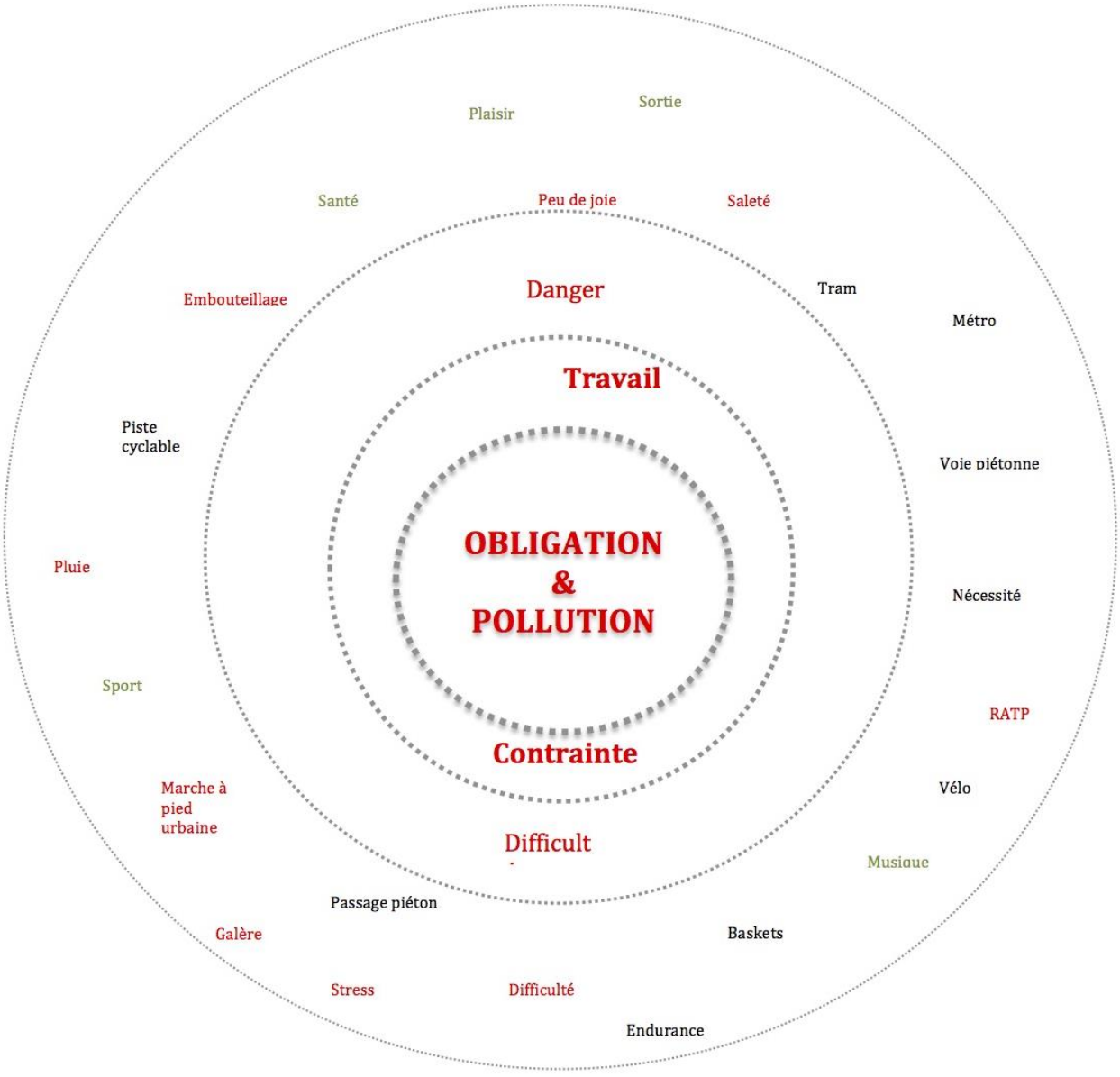


Figure 15 : représentation schématique de la représentation sociale de l'objet déplacement à pied en ville du groupe des marcheurs contraints. La couleur des mots permet de différencier les mots ayant une connotation positive de ceux ayant une connotation négative. L'attribution des couleurs n'est valable que pour les sujets de ce groupe et pour l'objet en question. Le premier cercle correspond au(x) mot(s) ayant été cité(s) au moins une fois par chaque sujet de l'échantillon. Le dernier cercle correspond aux mots ayant été cités par au moins un sujet et sont donc les éléments périphériques de la Représentation Sociale.

Source : données issues du corpus de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2014

J'avais choisi d'orienter la discussion sur ce qui fait confort et ce qui fait inconfort lors des déplacements à pied, de façon générale. Ce qui fait inconfort à l'unanimité dans le groupe est la mauvaise qualité d'un sol et l'étroitesse d'un trottoir qui ne permettent alors plus de marcher aussi vite qu'on le souhaiterait.
Le mauvais équipement mis en cause « *on n'a pas de bonnes chaussures adaptées sur nous* » car on est vite ridicule en basket avec un costume ou une jupe. La présence de voitures et les nuisances qu'elles génèrent tout comme le stationnement des vélos et deux roues motorisés sont autant de nuisances et d'entraves qui rendent inconfortables les déplacements quotidiens effectués à pied. « *C'est plus agréable le dimanche lorsque c'est piétonnisé* ». Plusieurs sujets ont évoqué un sentiment de stress lors de leur déplacement à pied « *Il faut être vigilant sans cesse, quand on traverse c'est stressant, on est entravé par les vélos et les 2RM qui stationnent ou circulent sur les trottoirs. Le pire c'est les pistes cyclables sur le trottoir* ». Il est donc fait mention plus particulièrement de la gêne causée par la présence de cyclistes ou encore de vélos et 2RM stationnés sur la chaussée que de dangerosité liée à la circulation automobile.

En termes de temporalités, les sujets du groupe distinguent des moments plus ou moins confortables pour se déplacer à pied. Les dimensions temporelles se croisent avec la dimension sociale de la situation de marche, ainsi « *On préfère marcher le matin car on est plus en forme et pendant l'heure du déjeuner car on est à plusieurs, le trajet passe plus vite alors que seul c'est plus long ».*
Dans le même temps la recherche de l'efficacité du déplacement, cette volonté d'optimiser la gestion de son temps souvent évoquée et ce au sein de tous les groupes, tend à favoriser dans certaines situations le fait de se déplacer seul, *« Mais à plusieurs on est gêné, on se gêne, ça fait râler… ». « Le soir on est plus fatigué aussi mais on a plus le temps, on a hâte d'arriver chez soi aussi ». « Tout dépend du but* ». Comme pour le groupe n° 1 (les marcheurs qui choisissent de marcher en toutes circonstances), dès lors que la nuit arrive les sujets déclarent être plus angoissés. Mais à la différence du groupe n°1 ce sentiment est davantage exacerbé en ce que les sujets de ce second groupe sont contraints de se déplacer à pied. Pour certains cela conduit à mettre en place des stratégies d'évitement de certains quartiers voire à éviter de sortir le soir, surtout concernant les femmes qui une fois encore se déclarent (et sont déclarées par les

hommes) comme plus vulnérables « *Quand on est une femme on se sent plus en insécurité. Mais quand on est un homme aussi on évite certains trajets car on sait que ce n'est pas très sûr* ».
Les sujets du groupe 1 évoquaient la toute relative vulnérabilité à laquelle la marche peut les exposer «*On n'est pas plus vulnérable à pied que dans les transports »* alors même que les sujets de ce groupe captif de la marche affirment que « *Quand on marche on n'est pas protégé, on est plus exposé à n'importe quoi et n'importe qui surtout* ».

Même si certains sujets avouent apprécier (dans une certaine mesure), le sentiment de liberté qu'offre la marche comme mode déplacement, en ce qu'elle permet de se mouvoir comme on le souhaite, ce qui semble peser le plus pour l'ensemble du groupe est le côté répétitif du déplacement « *La routine de déplacement est lassante, on a moins envie de marcher et puis on est fatigué par le rythme quotidien* ». Cette routine qui rend le déplacement lassant, n'est pas propre à la marche, les déplacements effectués en voiture, à vélo ou encore en TC sont tout aussi routiniers mais les sujets de ce groupe semblent se les représenter de façon moins laborieuse.
Par ailleurs le sentiment de ne pas avoir le choix de pouvoir se déplacer autrement qu'à pied renforce le sentiment d'inconfort à l'exception d'occasions exceptionnelles et qui comme les grandes grèves de 1995 placent la plupart des individus dans la même situation de contrainte : « *Pendant les grèves en 1995 on était tous à pied, personne n'avait le choix, c'était sympa, on se parlait, c'était convivial* ».

5.3. LES NON-MARCHEURS CONTRAINTS

Pour rappel il s'agit des sujets qui ne se déplacent pas à pied parce qu'ils n'ont pas le choix ou pensent ne pas avoir le choix

Ce groupe se compose des sujets qui ne marchent pas et ne se déplacent pas à pied car les conditions de vie quotidienne leur imposent (selon eux) de se déplacer essentiellement en voiture, deux-roues motorisé ou transports en commun. J'avais regroupé à la fois les sujets qui n'ont pas le choix de marcher et ceux qui pensent ne pas avoir le choix (par ignorance des itinéraires piétons ou méconnaissance du système de transport par exemple). J'avais donc regroupé des sujets dont la pratique effective de la marche est très faible. Ils ne sont donc a priori pas réfractaires à l'idée de marcher davantage, mais leurs représentations de la marche et des déplacements à pied devraient constituer en elles-mêmes un frein à la marche ou du moins un élément d'explication de réponse quant à la croyance selon laquelle ils ne peuvent pas marcher et/ou se déplacer à pied.

Concernant la marche en ville, les sujets de ce groupe, comme ceux des deux précédents, en ont une image plutôt positive qu'ils associent aux loisirs et à la détente. Ils évoquent le plaisir de marcher, notamment hors la ville, pour s'aérer et se mettre au vert « *Marcher hors de Paris, dans des endroits plus aérés, plus verts pour se promener et se détendre c'est agréable* ».
La marche en ville est plutôt pratiquée dans des villes qu'on ne connait pas, à l'étranger, pour découvrir et ressentir les ambiances caractéristiques de chaque ville « *Quand je suis en vacances ou à l'étranger ça ne me dérange pas de marcher pendant des heures* ».
Le rapport au corps et à la possibilité de prendre son temps est également évoqué par l'ensemble du groupe « *Quand vous marchez c'est un vrai plaisir, votre corps s'adapte, vous pouvez aller à votre rythme* ».

Concernant le déplacement à pied en ville, je faisais l'hypothèse que les sujets de ce groupe, parce qu'ils déclarent ne pas marcher et se déplacer à pied parce qu'ils ne

peuvent pas, auraient une représentation du déplacement à pied sinon négative, au moins contraignante.

Les différents membres de ce groupe déclarent que ce mode de déplacement est très lent et nécessite de « *se dépêcher constamment* ».

L'aménagement urbain représente un frein certain au choix de se déplacer à pied pour les sujets de ce groupe qui considèrent que les trottoirs ne sont pas assez larges et trop encombrés.

La présence de cyclistes et le fait de devoir partager l'espace avec ces derniers empêchent également les sujets de se déplacer à pied, qui évaluent pour certains d'entre eux le risque d'avoir un accident comme trop élevé.

« *Pour la vie de tous les jours ce n'est pas agréable de se déplacer à pied* » car l'aménagement urbain n'est pas adapté et rien ne semble fait pour donner l'envie de se déplacer à pied. Cela étant dit les membres de ce groupe, qui pour la plupart se déplacent en transports en commun, admettent effectuer une partie de leurs déplacements à pied, «*Quoiqu'il en soit on marche tout le temps, on est obligé de marcher, dans le métro, dans les centres commerciaux...* ».

Représentation sociale de la « Marche en Ville » des non-marcheurs contraints (Groupe 3)

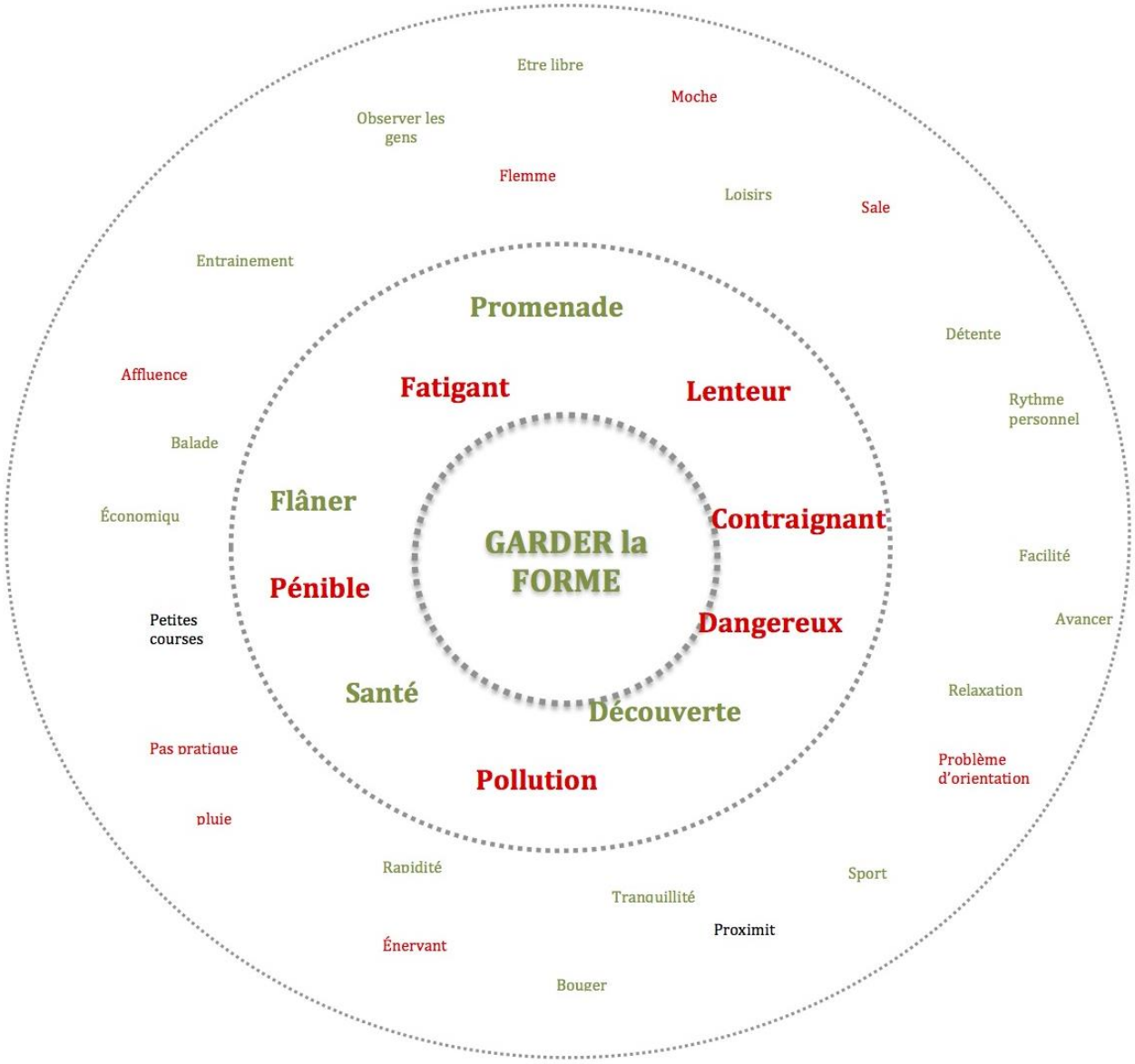


Figure 16: représentation schématique de la représentation sociale de l'objet marche en ville du groupe des non-marcheurs contraints. La couleur des mots permet de différencier les mots ayant une connotation positive de ceux ayant une connotation négative. L'attribution des couleurs n'est valable que pour les sujets de ce groupe et pour l'objet en question. Le premier cercle correspond au(x) mot(s) ayant été cité(s) au moins une fois par chaque sujet de l'échantillon. Le dernier cercle correspond aux mots ayant été cités par au moins un sujet et sont donc les éléments périphériques de la Représentation Sociale.

Source : données issues du corpus de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2014

Représentation sociale du « Déplacement à pied en Ville » des non-marcheurs contraints (Groupe 3)

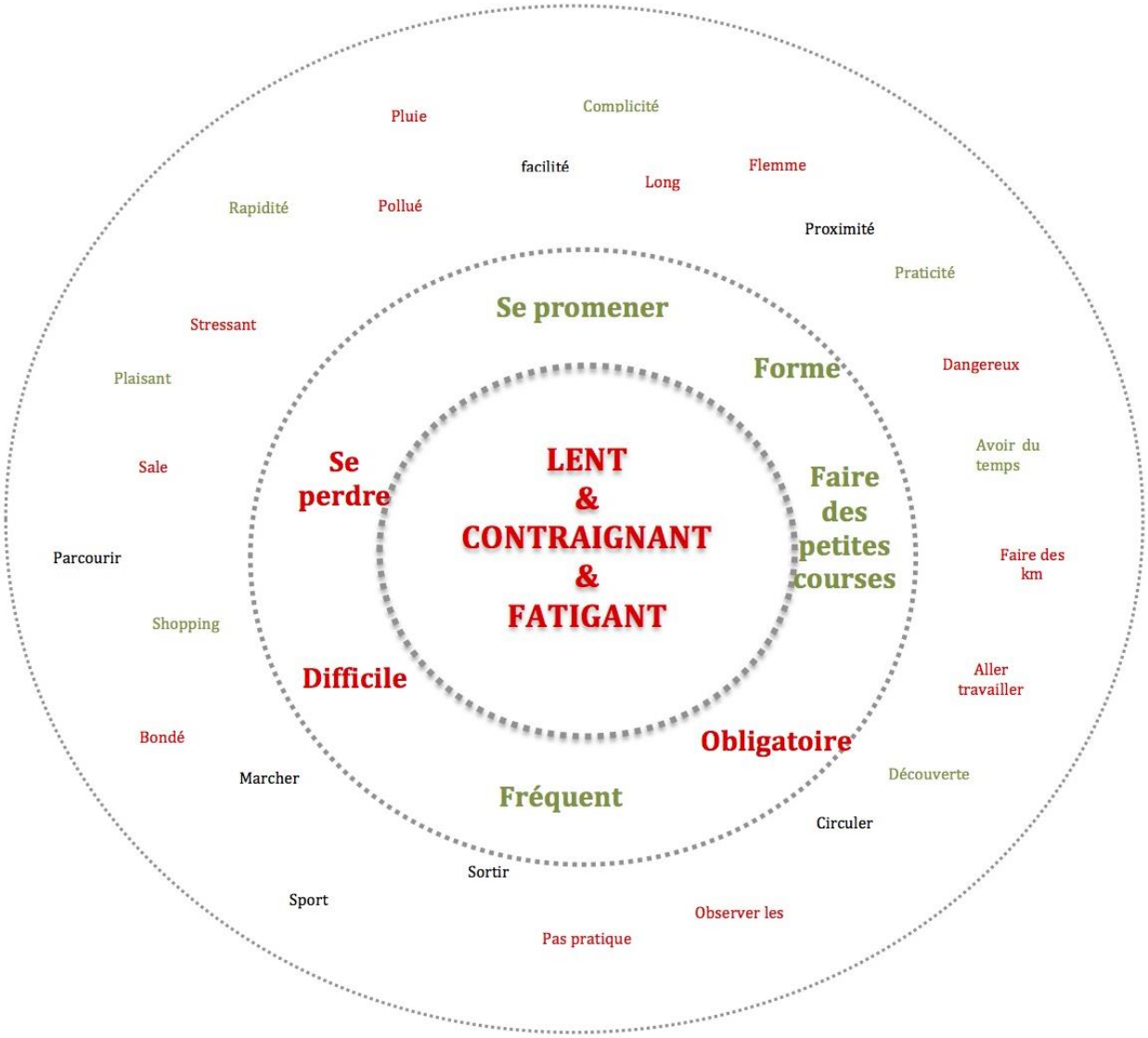


Figure 17 représentation schématique de la représentation sociale de l'objet déplacement à pied en ville du groupe des non-marcheurs contraints. La couleur des mots permet de différencier les mots ayant une connotation positive de ceux ayant une connotation négative. L'attribution des couleurs n'est valable que pour les sujets de ce groupe et pour l'objet en question. Le premier cercle correspond au(x) mot(s) ayant été cité(s) au moins une fois par chaque sujet de l'échantillon. Le dernier cercle correspond aux mots ayant été cités par au moins un sujet et sont donc les éléments périphériques de la Représentation Sociale.

Source : données issues du corpus de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2014

Contrairement aux deux groupes précédents qui, de façon globale, déclaraient ne pas avoir de problème d'orientation lors de leur déplacement à pied et selon lesquels l'idée de se perdre semblait même aller de pair avec ce mode de déplacement (représentation poétique de la marche en ville ?), ce groupe semble avoir plus de difficultés à se repérer en ville. Ceci s'explique peut-être par le manque d'expérience de ce mode et une majorité des sujets déclarent d'ailleurs se sentir plus stressé de se perdre à pied qu'en voiture. Ce sentiment de vulnérabilité s'explique peut-être par le fait que les sujets (comme pour le groupe précèdent) se sentent davantage exposés à un quelconque danger lorsqu'ils sont à pied.

Ce groupe s'est finalement constitué assez rapidement et spontanément en deux sous-groupes. Une partie des sujets du groupe fait une évaluation de l'environnement de marche très négative et donc inconfortable au point de penser qu'il ne lui est pas possible de se déplacer à pied en ville. L'autre sous-groupe, quant à lui, considère qu'il ne peut pas marcher car les transports en commun ne desservent pas ou mal leur lieu d'habitation et notamment en début de soirée, ce qui les contraints à prendre un véhicule personnel qui les transportera jusqu'au pied de leur habitation quelle que soit l'heure.

Par ailleurs, certains estiment que le développement de nouveaux moyens de déplacement mis à disposition des citadins tels que vélib, autolib mais également les calculateurs d'itinéraires en temps réel, des transports en commun voire les escalators et tapis roulants dans le métro, représentent des freins à la marche « *On a tellement de moyens pour nous faciliter le déplacement, vélib, autolib, transports, escalators…que finalement on ne marche plus…* ». Ces nouveaux moyens favoriseraient donc selon eux l'économie du moindre pas…
En termes de temporalité, une fois encore, la nuit est considérée par certains (et notamment certaines) comme un frein au déplacement à pied « *la nuit…il y a toujours des gens louches, des tags…ce n'est pas accueillant, on ne peut pas marcher* », « *le manque d'éclairage en plus c'est dangereux et on sent en danger*… ». La marche comme déplacement à pied évoque aussi l'effort physique et les obstacles qu'il faut surmonter « *On se demande si parfois ce n'est pas fait pour décourager les piétons, les pavés sont*

désagréables… », « *La manière dont on va agencer le trottoir et la route ça joue beaucoup.* ».

L'expression d'un besoin de services en faveur de la marche démontre également ce sentiment d'incapacité à se déplacer à pied actuellement parce que l'espace public n'est pas pensé pour répondre aux besoins que suppose cette action :

> *« On aurait besoin de services pour pouvoir se déplacer davantage à pied, pouvoir se doucher, pouvoir changer de chaussures et porter des baskets. Le contexte, la société, l'environnement ne prédisposent pas à rentrer chez nous en se promenant, on se dépêche tout le temps. ».*

5.4. LES NON-MARCHEURS VOLONTAIRES

Pour rappel il s'agit des sujets qui refusent de se déplacer à pied en toutes circonstances

Ce groupe s'oppose en tous points au groupe n°1 (sujets qui choisissent de marcher en toutes circonstances) en ce qu'il se compose de sujets qui ont une réelle aversion pour tout ce qui a trait à la marche à pied.

Ce groupe est très homogène dans son rapport à la marche et affirme unanimement détester marcher et qu'ainsi, l'objectif lors d'un déplacement est de marcher le moins possible, soit en prenant sa voiture ou autre véhicule personnel, soit en se faisant transporter par les autres (taxi, famille, amis…) en toutes circonstances.

Les transports en commun sont utilisés de façon exceptionnelle et vivement critiqués pour leur inconfort, retard perpétuel et bien sûr parce qu'ils supposent de commencer et de terminer le trajet à pied. Les sujets ont conscience pour la plupart qu'ils perdent souvent du temps (dans les embouteillages, pour stationner) et qu'ils iraient plus vite à pied ou en transports en commun. Toutefois, l'inconfort associé à ces deux modes alternatifs est tel, qu'ils sont prêts à mettre davantage de temps ou à arriver en retard à des rendez-vous parfois même importants.

L'exercice des mots qualifiants la marche en ville d'une part et le déplacement à pied d'autre part a permis de mettre en évidence que s'il y a bien une nuance entre les deux objets, la pratique de l'une et de l'autre est toutefois proscrite à l'exception d'une minorité de sujets qui déclarent pouvoir prendre plaisir en se promenant mais « *toujours hors de la ville* ». Marcher en ville serait dangereux, les voitures y sont trop nombreuses et y roulent vite, cela nécessite une attention permanente qui provoque un sentiment de stress pour chacun des sujets composant ce groupe.

Si marcher en ville, au sens de s'y promener, est d'ores et déjà connoté plutôt négativement par les sujets de ce groupe, se déplacer à pied en ville de façon purement utilitaire est considéré comme une contrainte stricte et vécue comme une situation très

inconfortable quel que soit l'environnement dans lequel s'inscrit l'action du déplacement.
A l'instar du groupe n°1 (composé par les sujets qui choisissent de marcher et de se déplacer à pied en toutes circonstances), l'opinion sur ce mode de déplacement et le champs lexical utilisé par ce groupe de non marcheurs font consensus. L'absence de toute nuance et l'homogénéité presque parfaite de ce groupe, démontrent l'existence d'une appartenance à un groupe bâti sur le rejet total de l'action de marcher en ville. J'emprunterai le mot marche pour résumer la séance de ce groupe car je parle ici de marche au sens générique qui ne fais pas la nuance entre la marche promenade et la marche déplacement, puisque les sujets de ce groupe ne souhaitent pas effectuer de distinction entre ces deux actions.

Lorsque exceptionnellement certains de ces sujets ne peuvent pas se déplacer avec leur véhicule motorisé personnel ou un taxi et qu'ils se voient « *obligés* » d'emprunter les transports en commun, toutes les stratégies pour minimiser le nombre de pas effectués sont mises en œuvre. Ainsi, les sujets décrivent des situations lors desquelles ils effectuent des correspondances (parfois improbables) qui la plupart du temps rallongent leur temps de déplacement pour éviter au maximum de marcher. Lorsqu'ils se déplacent avec leur véhicule personnel les sujets déclarent ne pas être inquiétés par le fait de stationner de façon illicite ou bien de perdre un temps considérable pour trouver le stationnement au plus près de leur destination « *La marche n'a aucun intérêt, c'est une obligation qu'on essaie de contourner* ».
Le vélo est -pour un seul sujet- l'unique alternative à la marche qui est « *trop lente* » et une fois encore « *sans intérêt* ». L'exposition aux conditions climatiques rigoureuses telles que la pluie ou le vent empêchent la marche qui est considéré comme physiquement éprouvante « *c'est épuisant de marcher, on est tout le temps fatigué* », « *On serait obligé de s'habiller en sportif. Et puis on se perd, on ne sait plus où on est »*.
L'évitement de la marche est l'objectif premier « *on préfère aller chercher son pain en voiture même pour 2mn* », « *On va jusqu'à poser un jour de congé les jours de grève des transports pour éviter les embouteillages monstres ou pire avoir à marcher* (lorsqu'ils prennent les transports) ».

L'idée de « *danger* » associée à la marche en ville est très présente en ce qu'elle expose à l'autre alors même que la voiture (principal mode adopté par les sujets de ce groupe) représente un « *cocon* » et un « *sas de décompression* » entre le « chez soi » et son lieu de travail. Les déplacements à pied effectués à plusieurs sont également évités. Lors de la pause déjeuner par exemple on ne se joint pas à ses collègues si ceux-ci vont déjeuner à pied.

Les représentations de la marche en ville et plus encore celles des déplacements à pied effectués en ville sont donc très négatives. Les raisons sont multiples et les sujets expriment des freins aux déplacements à pied qui sont de plusieurs ordres :

- La dimension physique de l'environnement. La ville et plus particulièrement le territoire parisien ne semble pas propice à ce mode de déplacement. En effet, les sujets mettent en cause le manque de propreté des trottoirs et leur étroitesse. Les femmes de ce groupe considèrent que, plus encore que les hommes, elles ne peuvent se déplacer à pied à cause des pavés qui sont inadaptés à leurs chaussures « *il faudrait un budget spécial pour les talons abimés, je n'ai pas les moyens !* ». La gestion du partage de l'espace public avec les autres modes de déplacement est également problématique du fait de son manque de clarté.
- Les dimensions sociale et temporelle : c'est ce qui dans la discussion, est apparu comme le frein principal à la marche comme déplacement en ville est le sentiment d'insécurité et plus exactement la croyance selon laquelle l'insécurité est présente partout dans l'espace public et qu' « *on peut se faire agresser partout, dans les lieux calmes aussi* ». Ce sentiment est davantage ressenti la nuit durant laquelle les sujets déclarent ne jamais marcher. Est revenue plusieurs fois l'idée selon laquelle dans sa voiture ou dans les transports en commun, les agressions sont relatives à des vols et donc provoquent des dommages matériels alors qu' « *avec la marche on risque d'être violenté* » … « *et puis le sentiment d'être seul de marcher seul sans personne autour de soi ça fait peur* ». La marche est donc pensée comme une pratique solitaire et isolante qui représenterait davantage de risque d'agression que les autres modes de déplacement.

J'ai souhaité savoir s'il existait des solutions à mettre en œuvre pour donner l'envie de marcher et de se déplacer à pied à ces sujets réfractaires. La discussion a donc fait émerger certaines idées d'aménagement et d'équipement parfois stupéfiantes telles que l'installation de tapis roulant sur les trottoirs pour permettre d'avancer sans avoir à faire d'effort (ce qui revient à ne pas marcher) ou bien ce qui doublerait la vitesse de déplacement et rendrait la marche moins inefficace. D'autres idées telles qu'équiper les marcheurs de GPS parlant (hors téléphone) pour se laisser guider sans avoir à réfléchir (ce qui rendrait ce mode de déplacement, presque passif). Le confort résiderait –pour ce groupe- dans la passivité ?

D'autres ont évoqué certaines idées (qu'ils pensent innovantes, ce qui prouve leur inexpérience de la marche) de mettre des panneaux de noms de rue, des plans de quartier ou encore des panneaux retraçant l'histoire d'une rue ou du quartier pour rendre plus ludique le déplacement à pied.

Alors que la majorité des sujets de ce groupe disent avoir développé une véritable aversion pour les rues piétonnes *« trop de monde et on ne peut pas se stationner »* un portrait idyllique des centres commerciaux est dressé car « *au moins on sait pourquoi on y va et on a tout, tout de suite, on économise du temps et de l'énergie* ».
Le rapport au corps et l'activité physique vécue comme « *épuisante* », qui fait partie intégrante de la marche, sont évoqués comme de véritables freins à la marche en ville. *«Je ne prends jamais les escaliers et ne marche jamais mais j'ai un vélo d'appartement et un trampoline pour faire du sport à la maison* », un autre sujet déclare à la fin de la discussion avoir un tapis de marche chez lui et préfère s'en servir quand il l'a décidé plutôt que de coupler déplacement et activité physique en se déplaçant à pied la journée.

Les sujets de ce groupe ont conscience de leur comportement nuisible à leur santé et leur entourage leur fait remarquer constamment mais leur représentation de la marche, des déplacements à pied et de l'espace public sont tels qu'ils ne peuvent faire autrement « *marcher c'est au-dessus de mes forces* » physiques et psychiques.

Représentation sociale de la « Marche en Ville » des non-marcheurs volontaires (Groupe 4)

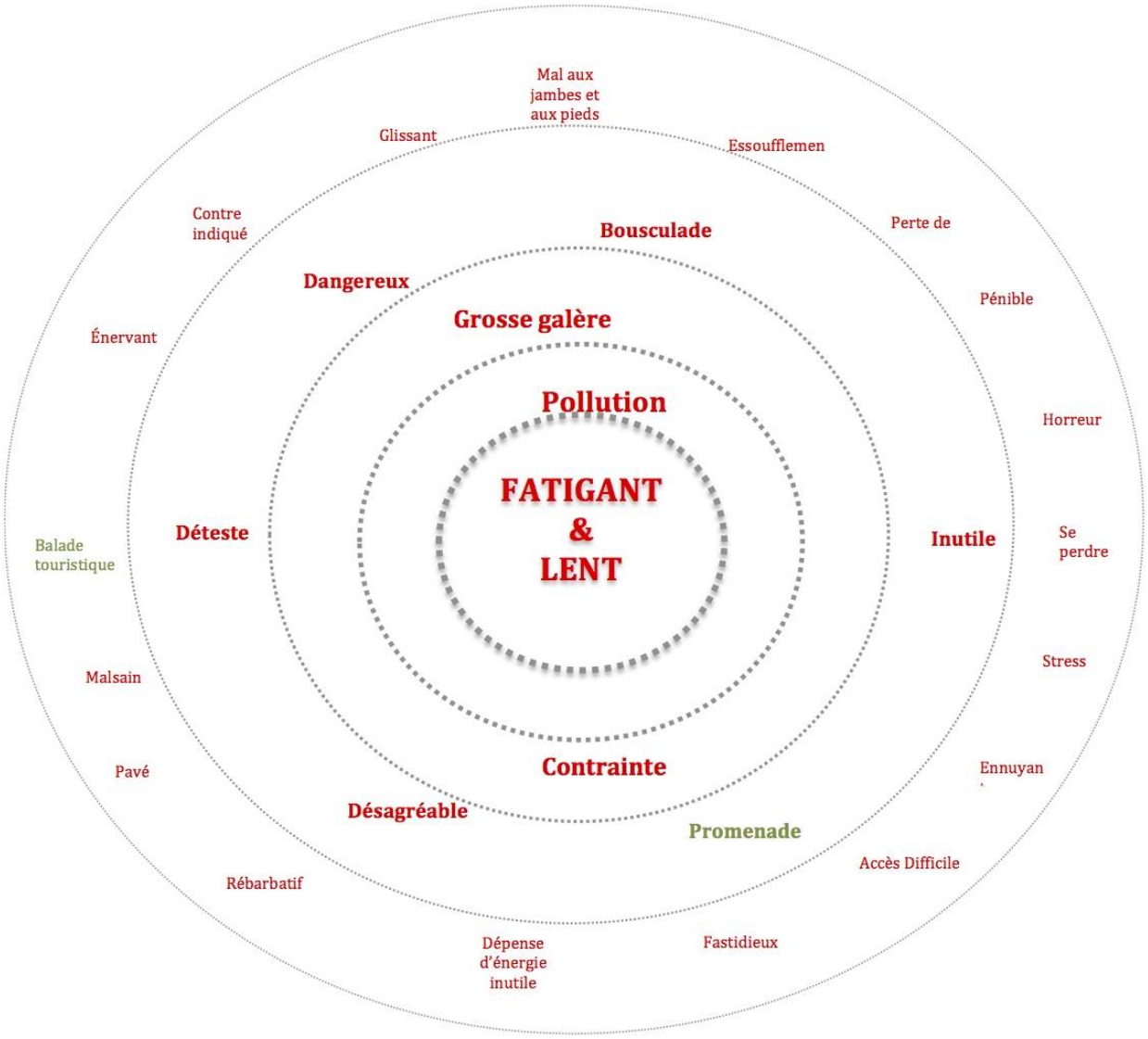


Figure 18 : représentation schématique de la représentation sociale de l'objet marche en ville du groupe des non marcheurs volontaires. La couleur des mots permet de différencier les mots ayant une connotation positive de ceux ayant une connotation négative. L'attribution des couleurs n'est valable que pour les sujets de ce groupe et pour l'objet en question. Le premier cercle correspond au(x) mot(s) ayant été cité(s) au moins une fois par chaque sujet de l'échantillon. Le dernier cercle correspond aux mots ayant été cités par au moins un sujet et sont donc les éléments périphériques de la Représentation Sociale.

Source : données issues du corpus de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2014

Représentation sociale du « Déplacement à pied en Ville » des non-marcheurs volontaires (Groupe 4)

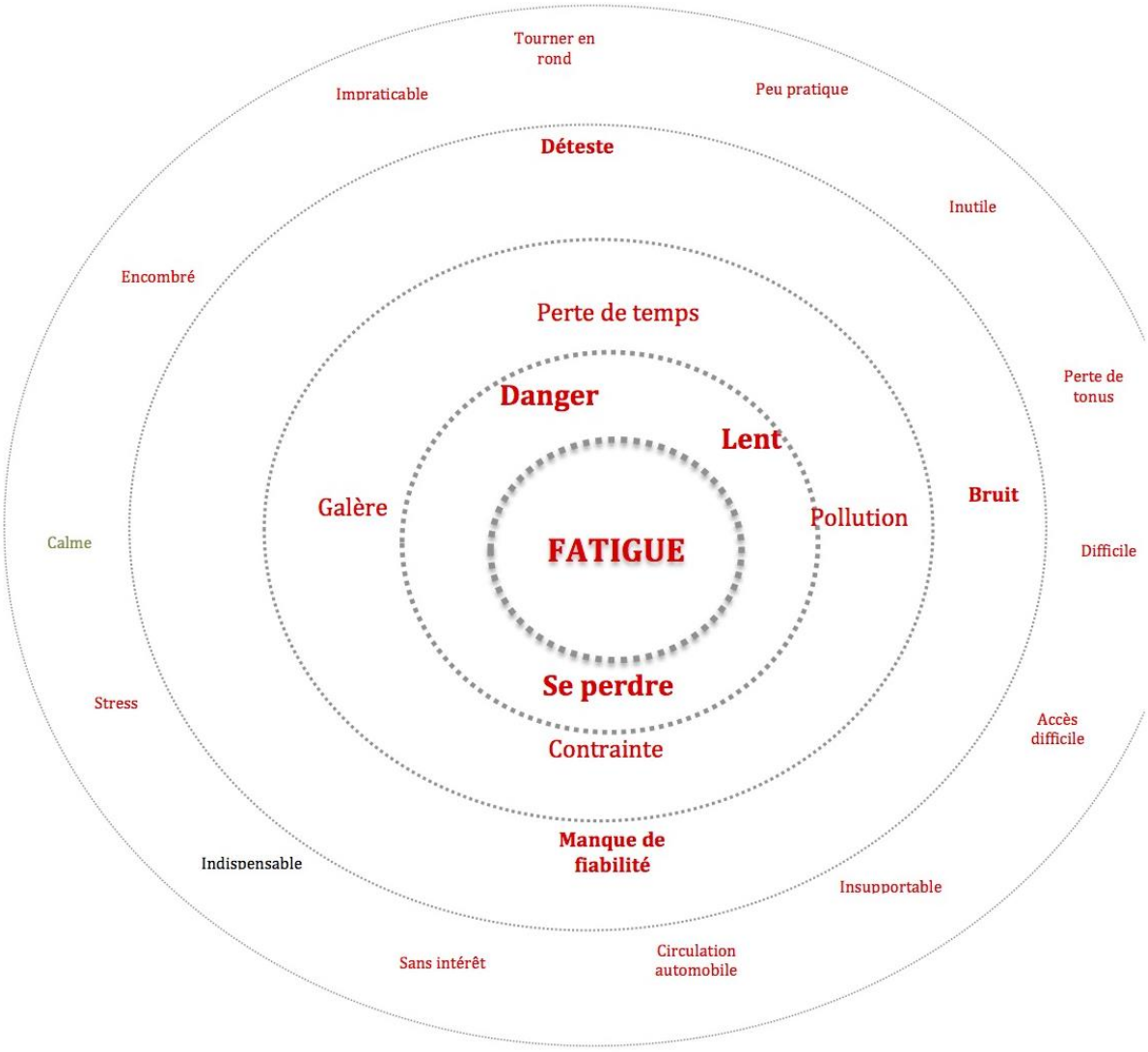


Figure 19 : représentation schématique de la représentation sociale de l'objet du déplacement en ville du groupe des non marcheurs volontaires. La couleur des mots permet de différencier les mots ayant une connotation positive de ceux ayant une connotation négative. L'attribution des couleurs n'est valable que pour les sujets de ce groupe et pour l'objet en question. Le premier cercle correspond au(x) mot(s) ayant été cité(s) au moins une fois par chaque sujet de l'échantillon. Le dernier cercle correspond aux mots ayant été cités par au moins un sujet et sont donc les éléments périphériques de la Représentation Sociale.

Source : données issues du corpus de l'enquête *ex situ* (2013). Réalisation : Roussel, J, 2014

Ce dernier chapitre, s'est attaché à démontrer l'existence des deux activités distinctes au sein des mobilités urbaines pédestres, dont l'une fait en particulier l'objet de représentations sociales très différentes.
Si ce résultat peut sembler être un truisme, il permet néanmoins de mettre à jour la nécessité d'enquêter sur ces mobilités en employant un vocabulaire adapté et en clarifiant systématiquement les différents concepts qu'elles englobent.
Je souhaitais en effet que le lecteur envisage la complexité de cet objet, en ayant à disposition un certain nombre de clefs lui permettant d'appréhender cette complexité selon mon point de vue et ainsi de comprendre l'ensemble de ce travail qui, pour beaucoup concerna la définition des termes génériques que nous venons de passer en revue.
Nous sommes face à deux objets distincts, d'une part la promenade et d'autre part le déplacement à pied. Chacun de ces objets inscrit le sujet dans une dynamique différente, avec des objectifs propres et doit donc répondre à des besoins spécifiques en termes de confort.
On privilégiera notamment davantage l'efficacité (la rapidité) et la fiabilité pour un déplacement à pied confortable et davantage la qualité de l'ambiance pour la marche promenade confortable.
Les critères de confort et d'inconfort ne sont donc pas les mêmes pour l'un et l'autre objet ce qui peut paraitre complexe notamment dans la gestion d'espaces qui jusqu'à présent (sauf quelques exceptions) sont gérés de la même façon.

L'urbanisme fonctionnaliste a produit des espaces spécialisés, certains sont agréables et dédiés à la promenade (berges, parcs…) et d'autres inconfortables et soumis à la loi du plus fort (voirie). L'enjeu principal pour les aménageurs est donc de prendre conscience que la promenade n'est pas partout en ville contrairement aux déplacements à pied et qu'il s'agirait donc, s'il fallait prioriser, travailler en premier lieu à l'amélioration des conditions du déplacement pédestre. Il ne s'agit pas pour autant de continuer à penser « flux » et « circulation » pour le marcheur mais plutôt de concevoir des espaces de marche plaisir, de promenade, pour permettre au piéton de basculer (ne serait-ce que sur une portion de son itinéraire) vers un rôle de promeneur alors même qu'il se

déplace. L'enjeu est donc de réunir ces deux dimensions qui ont été disjointes par l'urbanisme.
La distinction de deux objets pour une même action semble en effet poser la question d'une possible gestion différenciée selon la fonction principale de l'environnement (promenade ou déplacement) qui varie également en fonction de la temporalité.
Serait-il donc question de fabriquer des espaces répondant à la fois aux besoins des piétons et à ceux des marcheurs ?
Cette question de vocabulaire permet également de réajuster les outils de communication destinés à promouvoir les mobilités urbaines pédestres. Il ne s'agit finalement pas de promouvoir la promenade (déjà très pratiquée à Paris) mais plutôt d'inciter les citadins à se déplacer à pied davantage, en leur proposant des itinéraires confortables et optimisés.

C'est le motif de déplacement qui définit la nature de l'action (on se déplace pour se rendre sur son lieu de travail, pour faire des courses…mais, on « marche » pour le plaisir, pour se promener).
La nature de l'action va à son tour conférer un rôle au marcheur. Nous pouvons donc associer un rôle à chacune de ces deux « représentations », ce qui nous permet d'affirmer que « se déplacer à pied », ce n'est pas « marcher ».
L'environnement (dans sa dimension physique principalement mais également sociale et temporelle) permet de nuancer la nature de l'action et donc le rôle du marcheur ce qui lui permet de « passer » de celui de promeneur à celui de « piéton », en fonction de l'environnement notamment et de certaines données propres aux sujets (le temps dont il dispose par exemple).
Si ce résultat me permet de réaffirmer l'importance de l'espace pour le marcheur, je peux surtout insister sur le fait que le caractère choisi versus contraint de la marche est déterminant dans l'émergence du sentiment de confort. Ainsi, ce qui explique que la promenade soit aussi fortement associée au plaisir tient surtout au fait qu'elle est représentée comme une action choisie, une activité que l'on pratique par et pour le plaisir et qui la rend de ce fait confortable.

Qu'en est-il alors du confort des déplacements à pied ? Peut-on améliorer le niveau de confort perçu d'une situation contrainte ? Il s'agira peut-être finalement de travailler à la déconstruction de la représentation sociale du déplacement et notamment à ce caractère contraint auquel certains l'associent afin de peut-être les amener à se déplacer à pied.

CONCLUSION GENERALE

PRINCIPAUX RESULTATS

La problématique de ce travail concerne le lien entre les mobilités urbaines pédestres et le confort des espaces publics. Il s'agissait pour moi de démontrer que là où il y a du confort, il pouvait y avoir une pratique (choisie) de la marche à pied. Je ne défendais pas l'inverse, à savoir qu'un lieu fréquenté par les marcheurs était confortable. C'aurait été ignorer la marche contrainte (la marche « paysanne » décrite par Le Breton, 2012).

Le fantasme d'une ville de la marche ?

Je serais presque tentée de parler de « course pour la promotion de la marche » tant cet objet de recherche est présent dans les politiques publiques tout en semblant un objectif complexe à atteindre.

Qu'il s'agisse de discours, de commande(s) politique(s) ou de groupe(s) de travail, la marche est à la fois outil et objet de désir. En surface…
En surface seulement car dans les faits, la marche reste un objet complexe à appréhender par les politiques publiques qui, hors de ses bénéfices pour la santé des citoyens, sont assez dépourvues d'éléments de langage permettant de la promouvoir pour elle-même.

La ville de Paris évoque, comme d'autres villes, sa volonté de reconquête du territoire par l'usager piéton. Cela suggère donc qu'il serait plus légitime d'être piéton plutôt qu'automobiliste ou du moins poserait les bases d'une hiérarchisation entre les différents usagers de l'espace public. Cette hiérarchisation est établie en termes de vulnérabilité et de civisme. L'usager le plus vulnérable et le plus civique (piéton) sera donc au cœur des préoccupations de la ville de Paris.
Je ne remets pas en question cette hiérarchisation dans la mesure où elle me paraît répondre avec justesse aux devoirs de la collectivité parisienne :

1. de traiter avec équité ses administrés et plus largement les usagers de son territoire alors que le « piéton » y est largement majoritaire puisque ce statut concerne tous les usagers qu'ils en aient conscience ou non.
2. de privilégier une catégorie d'usagers qui regroupent les citadins les plus vulnérables et les moins polluants qu'il paraît donc juste de protéger.

En revanche, ce que je questionne c'est bien le décalage entre cette volonté de faire de Paris une ville de la marche et les faibles moyens dont elle se dote pour y parvenir.
C'est en cela que j'évoque la notion de « fantasme » car il apparaît clairement que les décideurs tendent vers cette idée d'une ville de la marche sans pour autant savoir comment l'atteindre. Ainsi, osciller sans cesse entre volontarisme et réalisme ne fait que renforcer ce fantasme de la ville de la marche.
A titre de comparaison, je citerai de nouveau la politique parisienne menée en faveur du vélo qui représente certainement (jusqu'à présent) le tournant culturel majeur de la mandature pour les techniciens de la collectivité. Bien que, dans une certaine mesure, soit conservée la même logique de gestion que celle de l'automobile au sein de laquelle les deux enjeux principaux sont relatifs à la circulation et au stationnement. Rappelons tout de même que ce changement culturel avait d'ores et déjà été amorcé par Jean Tibéri lorsqu'il était Maire de Paris (1999) ce qui fait la démonstration du temps long auquel est soumise (se soumet) l'action publique. Cette amorce dans le changement culturel n'a bien entendu pas été continue et a subi des coupures, parfois volontaires et parfois dû à des projets contradictoires, le ralentissant considérablement.

Pour la marche, tout semble bien diffèrent et cela n'est pas uniquement dû à l'indiscipline des marcheurs. Travailler sur une ville de la marche c'est travailler sur une nouvelle vision de la ville qui nécessite des changements à tous les niveaux, à toutes les échelles et relève du passage d'une vision d'ingénierie des transports dominée par la technique à une vision de maitrise d'usages ancrée dans la gestion sociale. Ce chantier n'est pas (encore) celui de la ville de Paris, bien que certains y travaillent avec acharnement et dévotion dans les services techniques et au sein même de la majorité politique.

Ce travail était donc (dans une certaine mesure) une opportunité pour la ville de Paris qui souhaitait, en m'accueillant, que je réponde à son interrogation : comment peut-on promouvoir la marche ?

Ce à quoi je pourrais aujourd'hui répondre : le confort…Mais pas uniquement le confort relatif aux espaces publics. La possibilité de pouvoir choisir de se déplacer à pied semble en effet prévaloir sur la qualité de l'environnement. En effet, bien qu'elle soit nécessaire, cette dernière n'est pas suffisante.

En effet, si je peux maintenant affirmer :

- que « se déplacer à pied ce n'est pas (seulement) marcher » et que l'émergence du sentiment de confort est conditionnée au caractère choisi de l'action de marcher et donc à l'envie de se déplacer à pied.
- que l'espace joue un rôle déterminant dans l'émergence du sentiment de confort, ce qui plaide en faveur du développement d'espaces de loisirs dédiés à la promenade pour marcher dans le cadre d'un déplacement à pied (contraint par un motif donc)
- qu'un même marcheur peut revêtir différents rôles et notamment passer de celui de piéton à celui de promeneur grâce à la dimension physique de l'environnement.

Je ne peux cependant pas ignorer :

- que la pluralité de l'objet confort urbain en fait une notion relative à des situations de marche dans lesquelles interviennent divers critères émanant des différentes dimensions environnementales mais également des caractéristiques propres à chaque marcheur, qui ne sont donc de fait pas contrôlables

- que le niveau de confort/inconfort perçu et représenté n'est pas seul décisif dans le choix de se déplacer à pied bien qu'il puisse l'être pour la promenade

Les résultats de cette recherche ne permettent donc pas de valider mon hypothèse générale, selon laquelle le confort comme service offert par la collectivité serait le moyen le plus efficace de promouvoir la marche en ville.

Reprenons maintenant les trois hypothèses spécifiques.

L'espace comme déterminant du rôle de marcheur (H1)

J'émettais l'hypothèse selon laquelle parmi les trois dimensions de l'environnement (sociale, physique et temporelle) dans lequel s'inscrit l'action de marcher, l'espace (dimension physique) est le déterminant le plus influent dans le choix de se déplacer à pied, entre autres par sa capacité à déterminer le rôle du marcheur.
Notre hypothèse ne peut être validée en ces termes.

Si je peux affirmer que l'espace participe fortement à déterminer le rôle du marcheur et donc, dans une certaine mesure participe de l'émergence du sentiment de confort, il n'est pour autant pas impliqué directement dans le choix de se déplacer à pied.

Il nous faut en effet distinguer deux choses :

- L'émergence du sentiment de confort se fait in situ (le sujet évalue consciemment ou non la situation dans laquelle il se trouve)

- La décision de se déplacer à pied se fait ex situ (le sujet anticipe une situation au regard de ses représentations et expériences)

L'espace (son niveau de confort) ne peut donc être déterminant dans la décision de se déplacer à pied que lors de situations de déplacement déjà expérimentées par le sujet. S'agissant de situations de déplacement inconnues, le confort ne peut pas être mis en cause dans la décision du sujet de se déplacer à pied.

En revanche, je peux affirmer que l'espace (mais pas uniquement) est directement impliqué dans la définition des rôles du marcheur, lesquels sont donc interchangeables.

De l'évaluation du confort aux stratégies de déplacement pédestres (H2)

Je postulais la pluralité de l'objet confort urbain et émettais l'hypothèse selon laquelle, le sentiment de confort émergeait donc selon la situation de marche. Cette notion aurait donc une grande variabilité en fonction des caractéristiques propres à l'individu bien sûr, mais également en fonction des trois dimensions dans lesquelles s'inscrit l'action de marcher.

Ainsi, le confort urbain est, comme nous l'avons évoqué, une notion relative à une situation et l'émergence de son sentiment est conditionnée par différents facteurs issus eux même de différentes dimensions. Ce sentiment n'est donc rendu possible que de façon circonstanciée et il paraît difficile de le modéliser tant les critères sont nombreux et d'ordres différents.

Ces résultats, s'ils ne sont pas satisfaisants au plan opérationnel en ce qu'ils signifient d'une certaine façon qu'il est vain de vouloir fabriquer un espace confortable pour tous, nous renseignent cependant sur le fait que le fonctionnalisme, s'il tend à répondre aux besoins de certains, creuse encore davantage l'écart entre les sentiments de confort et d'inconfort ressenti par les autres.

L'exercice de l'évaluation des scenarii de marche en termes de confort et d'inconfort est, nous l'avons évoqué, soumis à différents biais dont certains ont été identifiés. Il me faut donc être prudente quant à l'analyse des résultats qui nécessitent d'être appréhendés en les prenant en compte.

Cependant ce processus évaluatif mis en œuvre dans le cadre des groupes de discussion nous permet d'informer l'hypothèse selon laquelle l'évaluation de la situation de marche en termes de confort jouerait un rôle dans les stratégies de déplacement pédestres.
Je peux par ailleurs réaffirmer que les facteurs individuels jouent un rôle fondamental dans l'évaluation d'une situation de marche. L'appartenance genrée en est la preuve et démontre que l'émergence du sentiment de confort de la marche dépend en grande partie de l'identité du marcheur.

Je peux partiellement valider cette hypothèse. En effet, si pour la plupart des sujets l'évaluation de l'environnement dans lequel s'inscrit l'action de marcher est importante dans l'appréciation du degré de confort, elle ne détermine pas systématiquement les stratégies de déplacement élaborées par les marcheurs.
L'appréciation du confort n'intervient finalement que dans des situations extrêmes. Ainsi, un environnement évalué comme très confortable ou au contraire très inconfortable pourra influencer un sujet dans ses stratégies mais un environnement dont les nuisances sont « acceptables » ne sera en revanche que peu ou pas impacté en termes de stratégies mises en place par l'individu marcheur qui ne mobilisera pas ses capacités évaluatives pour un bénéfice relativement faible.

J'avais par ailleurs largement sous-estimé l'évaluation « coût/bénéfice » de la marche. Bon nombre de sujets effectuent leur choix à partir du coût de la marche en termes de fatigue physique/psychologique et de perte de temps. Ainsi l'évaluation du confort des espaces publics n'interviendrait que pour les sujets qui ont d'ores et déjà un goût prononcé pour les mobilités urbaines pédestres et dans des situations ou le degré d'inconfort fait consensus (le tunnel de la rue de Rambouillet par exemple).

J'étais par ailleurs intéressée par ce qui influe sur l'évaluation du confort. Ainsi, je faisais l'hypothèse selon laquelle l'appartenance groupale du sujet (appartenance aux groupes que j'ai moi-même constitué, appartenance genrée etc.) allait faire varier l'évaluation des situations de marche.

Cette hypothèse est validée dans la mesure où les sujets évaluent une situation de marche en fonction de qui ils sont et de leurs représentations. J'ai d'ailleurs constaté que les sujets « familiers » des sites d'enquêtes (*in situ* ou photographies) sur lesquels ils étaient amenés à s'exprimer avaient souvent une évaluation différente de celle des sujets non familiers. Ils étaient ainsi plus prompts à dépasser leurs représentations sociales en se basant sur leur propre expérience du lieu.

Se déplacer à pied en ville ce n'est pas marcher (H3)

L'analyse du discours de ces quatre groupes m'amène à constater que, si la perception du niveau de confort d'une situation de marche est importante dans les stratégies de déplacement pédestres, les représentations associées à l'action de marcher et à l'espace public marché sont quant à elles encore influentes sur la prise de décision de se déplacer à pied.

Cette affirmation est valable pour chacun des groupes que j'ai investigués. Les groupes 1 et 4 (ceux qui choisissent de se déplacer à pied en toutes circonstances et ceux qui refusent de se déplacer à pied) sont soumis à des représentations très claires et très fortes de la marche en ville. Ces sujets ont des certitudes qui les amènent à développer une opinion presque idéalisée et/ou militante quant à la pratique des mobilités urbaines pédestres ou leur refus. Les sujets du groupe 3 (ceux qui ne se déplacent pas à pied pour diverses raisons), bien que plus nuancés, sont finalement « enfermés » dans des représentations des mobilités urbaines pédestres construites en partie pour soulager leur dissonance cognitive car, contrairement aux sujets du groupe 4, ils n'assument pas le fait de tout mettre en œuvre pour ne pas se déplacer à pied. Il me semble justement que les représentations de ces non-marcheurs contraints pourraient être les plus faciles

à déconstruire et que ce profil pourrait constituer une cible intéressante pour les politiques de promotion de la marche en ville.
Enfin, le groupe n°2 (les captifs de la marche) via son expertise (contrainte) du déplacement à pied a élaboré des représentations assez nuancées de cet objet. Bien sûr le sentiment de captivité tend à noircir l'opinion des sujets mais ceux-ci semblent suffisamment ancrés dans la réalité pour trouver des ressources environnementales (spatiales et sociales notamment) leur permettant d'équilibrer le niveau de confort/inconfort lors de certaines situations de marche, les rendant ainsi plus acceptables.

Si la différence d'appréhension de ces deux objets comme étant réellement distincts varie selon le groupe d'appartenance (au rapport à la marche), j'ai bien éliminé l'ambiguïté entre ces deux concepts en constatant l'emploi d'un vocabulaire différent et approprié à chacun d'entre eux.
Non seulement je valide donc l'hypothèse selon laquelle « *se déplacer à pied en ville, ce n'est pas marcher* », mais également celle considérant le fait de marcher, c'est-à-dire de se promener, comme une activité appréciée (plus ou moins) par presque tous les marcheurs alors que se déplacer à pied n'est utile et apprécié que par certains. Cependant, les politiques publiques en faveur de la marche ne doivent pas se contenter de créer des espaces de promenade pour encourager les déplacements effectués à pied. L'enjeu le plus important concerne justement la capacité de ces politiques à ne pas considérer la marche dans une relation presque exclusive à la promenade et contribuer ainsi à la favoriser comme un mode d'accès équitable et écologique aux ressources de la ville.

Du point de vue opérationnel, l'analyse de ces différentes constructions sociales devrait permettre une meilleure compréhension des freins aux déplacements pédestres qui permettra de mieux travailler la fabrique d'un espace public qui lui soit favorable d'une part et de cibler et d'ajuster de façon plus pertinente les campagnes de communication pour sa promotion d'autre part.

La méthodologie utilisée pour cette recherche a permis de rendre compte d'un certain nombre de résultats dont l'utilité opérationnelle pourra être directement ou indirectement exploitée.

1. ***Déconstruire les représentations sociales***

   Les résultats relatifs aux représentations des mobilités urbaines pédestres peuvent constituer de nouvelles bases sur lesquelles la collectivité parisienne pourrait engager une campagne de communication/sensibilisation/information quant à la promotion de la marche en ville pour déconstruire les représentations de certains individus.

   Je pense notamment aux non-marcheurs contraints, ceux qui pensent ne pas avoir le choix de se déplacer à pied en ville, puisque nous avons vu que la plupart des raisons qu'ils mobilisent pour justifier leurs comportements sont finalement subjectives. En cela ils constituent une cible intéressante dont les comportements pourraient être potentiellement plus aisément modifiables que ceux des non-marcheurs volontaires qui assument entièrement leur choix de ne pas se déplacer à pied.

2. ***Centrer l'urbanisme sur la gestion des usages***

   Les résultats relatifs à l'étude du confort sont, quant à eux, plus complexes à mobiliser puisqu'ils démontrent justement que le confort réside dans la combinaison de divers critères issus de l'environnement et de la sphère individuelle.

Ce sur quoi nous pouvons en revanche insister et qui apparaît comme une constante dans cette recherche relève de la dimension sociale et en particulier du sentiment de sécurité/d'insécurité perçu et/ou représenté sur l'espace public. En effet, ce critère semble avoir un poids important dans la décision de se déplacer à pied (déclarée). Il s'agit également de celui que j'ai identifié comme étant à l'origine de la mise en place de stratégies d'évitement. Le sentiment d'insécurité peut être minimisé par l'aménagement pour rendre plus agréable un espace qui ne le serait pas du tout. Mais ce qui apparaît comme facteur le plus prégnant dans le sentiment d'insécurité est relatif à la rencontre/présence d'autres qui sont identifiés comme potentiellement dangereux ou du moins sont inquiétants. Mon propos rejoint les interrogations que je soulevais quant au harcèlement de rue et à la façon de lutter contre celui-ci. Il ne s'agit clairement pas d'un problème lié à l'aménagement mais à notre rapport à l'autre. Si la recherche en urbanisme doit s'interroger sur ces questions, les aménageurs n'ont pas vocation à y répondre (contrairement aux responsables de l'ordre public). Cela irait justement dans le sens d'une évolution d'un urbanisme moins technique et plutôt centré sur la gestion des usages.

3. Permettre de concilier confort et utilitaire

Il apparaît clairement que certains espaces sont associés à la promenade et d'autres au déplacement à pied. Il est assez aisé de décrire ce à quoi doit ressembler un espace de promenade pour attirer les promeneurs. La ville de Paris sait d'ores et déjà répondre à ces attentes, le réaménagement des berges rive gaude en est la parfaite illustration. En revanche, ce à quoi je ne suis pas capable de répondre entièrement dans ce travail, c'est la façon dont est représenté l'espace de déplacement à pied idéal. Un espace de promenade est marché précisément parce que par essence il est confortable. Un espace de déplacement (c'est à dire, tout autre espace qui ne serait pas identifié comme espace de promenade) est très souvent marché malgré son absence de confort voire son inconfort. En effet, au regard de l'étude des représentations de la marche, il apparaît clairement que la question du confort de l'espace public ne s'exprime pas en tant que telle concernant les déplacements effectués à pied car

l'objectif est bien d'arriver à destination et non pas de profiter de l'environnement. Le confort devient donc un enjeu secondaire. Il reste justement à interroger le fait que le confort soit rarement envisagé par les marcheurs comme une exigence, il y aurait une forme de renoncement à se déplacer à pied de façon confortable. Pourquoi la marche utilitaire ne pourrait-elle pas susciter le plaisir et la détente (au même titre que ce qui est rapporté par ceux qui se déplacent en voiture) ?

Je m'interroge alors sur une nouvelle classification des usagers de l'espace public au regard de l'importance que revêt le confort et donc les conditions dans lesquelles ils se déplacent :

- ceux pour qui le confort du déplacement est (dans l'absolu) fondamental et dont ce besoin constant doit être satisfait au point de préférer prendre sa voiture

- ceux pour qui le confort du déplacement est un enjeu secondaire et qu'ils sont donc prêts à ne pas satisfaire (à sacrifier ?) en choisissant de se déplacer à pied, en se déplaçant en vélo, en utilisant les transports en commun.

- ceux qui pour des raisons pécuniaires n'ont pas d'autres choix que de se déplacer exclusivement à pied quelles que soient les circonstances et les situations.

Cette dernière catégorie ne relève pas de l'enjeu quantitatif (celui de la promotion de la pratique) pour les politiques en faveur des mobilités urbaines pédestres puisque ces sujets sont captifs de ces mobilités. En revanche sur le plan qualitatif (améliorer les conditions de la marche en ville) l'existence même de cette catégorie supposerait que soit développé un modèle économique leur permettant de se déplacer gratuitement par un autre moyen que celui de la marche (contrainte). Ainsi les situations lors desquelles les individus de cette catégorie se déplaceraient à pied seraient des situations choisies, ce qui de fait rendrait le déplacement pédestre confortable.

La différence entre les deux premières catégories réside possiblement dans ce besoin constant de confort et dans la moindre tolérance à la variabilité de ce

niveau (qui est bien plus faible dans l'habitacle de leur voiture). Nous l'avons dit, se déplacer à pied en ville, c'est s'exposer et donc prendre des risques, celui de subir le mauvais temps, celui de rencontrer quelqu'un que l'on souhaite éviter…

Ce besoin d'invariabilité ne peut être satisfait sur l'espace public tel qu'il est conceptualisé dans la plupart des grandes villes occidentales et je serais tentée de dire que c'est bien heureux. En effet l'idée d'un espace public contrasté ne doit pas être sacrifiée, pas même pour répondre à une autre idéologie vertueuse qui tenterait de faire marcher encore davantage les individus, pour protéger leur environnement et donc leur santé.

4. Renforcer l'expérimentation et la gestion différenciée dans le temps

Le rôle de l'espace et de son aménagement, s'il ne doit pas être minimisé, ne doit cependant pas être surestimé.

En effet, cela signifierait que Paris, qui est considérée comme une ville très marchable, ne comporte que des aménagements réussis, ce que nul n'affirme par ailleurs. Il y a en effet une différence de taille entre le succès d'un évènement et la qualité d'un aménagement. Les opérations Paris Respire et plus récemment la journée sans voiture à Paris sont couronnées de succès alors que le concept de ces évènements repose précisément sur le principe de ne pas aménager l'espace mais uniquement de le rendre pour un temps donné, aux piétons et aux cyclistes. Les villes ont d'ailleurs bien compris que ce principe peu couteux (mais temporaire) fonctionnait très bien, pourtant, elles s'évertuent encore et toujours à planifier des travaux souvent extrêmement couteux de piétonisation. Ceux-ci ne sont pourtant nécessaires que lorsque le changement de statut des voies paraît complexe à comprendre pour les usagers, à savoir dans le cadre d'un nouveau partage de l'espace public. Dans les autres cas, la gestion des espaces de circulation pourrait être envisagée de façon différenciée dans le temps, ce qui permettrait de moduler l'espace en fonction des usages actuels et à venir. Cette gestion différenciée dans le temps est d'ores et déjà pratiquée à Paris à travers des dispositifs tels « Paris Respire » ou « La rue aux enfants » mais sont toutefois limités à des activités et des temporalités de loisirs. Or, les progrès potentiels concernant la marche (sa part modale mais surtout sa qualité), dépendent

principalement de l'amélioration des conditions de déplacement pédestre dans des espaces a priori non propices à la promenade. Si je n'ignore pas les difficultés organisationnelles et financières de ces opérations, il me semble pourtant que la difficulté principale réside dans le changement culturel qui devra opérer véritablement si les villes souhaitent pérenniser la marchabilité de leur territoire. Les collectivités ne sont pas outillées pour opérer, seules, ce changement culturel. Je souhaite dire une nouvelle fois à quel point la recherche en urbanisme et l'opérationnel sont indispensables l'un à l'autre et doivent s'imbriquer par la mise en œuvre d'expérimentations de grande ampleur pour fabriquer des espaces publics favorables aux mobilités urbaines pédestres.

L'aménagement urbain joue un rôle fondamental dans la pratique de la marche à pied qu'il s'inscrive dans une approche déterministe ou interactionniste.

Ce travail de recherche a entre autres interrogé l'impact de l'aménagement sur la perception, les représentations et donc les comportements de marche dans l'espace public (parisien).

Les espaces publics parisiens sont en mutation physique et/ou symbolique et ont donc représenté un terrain d'étude très favorable pour cette recherche. Depuis quelques années, une attention toute particulière est portée par l'exécutif parisien quant à la quantité d'espace dédié au marcheur, au détriment de l'automobiliste et de tous les usagers motorisés.

Marcher en milieu urbain dense nécessite un aménagement spécifique, à commencer par la place (physique) accordée à la marche, quelle que soit sa nature (promenade ou déplacement), qu'elle soit en cohabitation ou non avec d'autres modes.

Le changement de paradigme que la recherche a identifié et auquel nous assistons depuis une trentaine d'année -qui débute par une prise de conscience de la nécessité d'un rééquilibrage du partage des espaces publics- ouvre la voie vers la co-construction de ces espaces entre les experts (professionnels de l'espace public) et les profanes (qui sont également experts, non pas des concepts mais de leur pratiques et usages de la ville).

Cette ouverture a rendu possible l'expression de besoins et attentes de tous ceux qui pratiquent la ville et notamment, ceux qui, très nombreux, la pratiquent en marchant.
Ainsi se sont exprimés des besoins en termes de jalonnement, d'orientation, de mobilier urbain, d'espaces apaisés, partagés voire d'espaces exclusivement « piétonnisés ».
Mais l'expression relative aux mobilités urbaines pédestres ne se limite pas à la dimension physique de l'espace public. Elles sont un fait social et s'inscrivent dans une temporalité.
Mes travaux ont principalement cherché à démontrer comment marchent les gens en ville, à Paris principalement. J'étais également très intéressée voire obsédée par la question du « Pourquoi », qu'est ce qui fait marcher les gens ou au contraire qu'est qui les empêche de marcher ?
Je me souviens d'ailleurs de mon sentiment de sidération lors de ma rencontre avec les sujets « non-marcheurs » de mes enquêtes et ils ont représenté pour cette thèse, la rencontre scientifique la plus intéressante, indéniablement.
Il y a des gens qui détestent marcher. J'ai rencontré certains d'entre eux, ils sont sympathiques et drôles aussi, pourtant ils détestent la marche. Pire que cela, la plupart d'entre eux, adorent la voiture, leur voiture. Pourquoi alors voudrait-on les faire marcher ? Pourquoi faut-il promouvoir la marche en ville, à Paris ? Pour des raisons de santé publique ? Ils accepteront volontiers de rouler à l'électricité. Ils ne sont pas les égoïstes et inconséquents qu'on aimerait qu'ils soient. Ils sont juste fatigués à l'idée de marcher en ville, à Paris. Fatigués par quoi ? Par les autres humains principalement, ceux qui font peur et qui peuvent vous agresser. Par le bruit aussi. Mais le bruit c'est eux qui le produisent. C'est vrai. Mais il n'y a pas que ça, il y a le soir aussi et la nuit, c'est effrayant de marcher la nuit. Et puis marcher c'est un effort physique, donc c'est fatiguant quoi qu'on en dise.

Ma rencontre avec ces non marcheurs m'a permis de désacraliser la marche, de la rendre encore plus triviale, car oui ils ont raison, marcher en ville peut aussi être fatigant.
Cela dépend de l'endroit, du moment et de la compagnie.

BIBLIOGRAPHIE

- ABRIC, J-C, (1994), *L'organisation interne des représentations sociales : système central et système périphérique*, In GUIMELLI, C, *Structures et transformation des représentations sociales* (pp. 73-84)
- ABRIC, J-C, (1983), Approche *théorique et expérimentale des représentations sociales en situation d'interaction*. In MOSCOVICI, S, *Social Représentations*, éditions Cambridge University Press.
- ABRIC, J-C, MORIN, M, (1990), *Recherches psychosociales sur la mobilité urbaine et les voyages interurbains*, in Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale*, 5*, 11-33.
- ALFONZO, M, (2005), *To walk or not to walk: The hierarchy of walking needs*. Environment and Behavior, 37, 6, 808-836.
- AMAR, G, (2009)**,** *La Marche Au Coeur De La Mobilité - Etat Des Connaissances,* Editions L'harmattan*.*
- AMAR, G, (2010), *Homo Mobilis, Le Nouvel Âge De La Mobilité - Eloge De La Reliance*, FYP éditions.
- AMPHOUX, P, (2003), *Ambiances urbaines et espaces publics in : L'espace public en question :usages, ambiances et participation citoyenne*. Editions Capron et Haschar-Noé
- AMPHOUX, P, CHALAS, Y, GAGNON, J ET AL, (2004)*, Concerter, gouverner et concevoir les espaces publics*, Lausanne, éditions Presses polytechniques et universitaires romandes.
- BADOUX-LEVY, A ; ROBIN, M, (2002), « *Les stresseurs de la vie quotidienne* ». Les cahiers internationaux de Psychologie Sociale.

- BARDIN, L, (2004), *L'analyse de contenu*. Paris, Presses Universitaires de France.

- BAUM, VALINS, (1977), in Evans, GW, Environmental Stress, 1984, CUP Archive, 386 p.
- BAUM, A, SINGER, J. E, & BAUM, C, (1982), *Stress and the environment* dans Evans, G.W., *Environmental stress*, 15-44. New York : Cambridge University Press.
- BONNEFOY, B. (1997). L'impact des odeurs sur les voyageurs du métro Parisien Actes des Conférences Eurodeur 97
- BERQUE, A, (2000), *Médiance, de milieux en paysages*. Paris, Belin.

- BONNES, M; MANNETTI, L; SECCHIAROLI, G, TANUCCI, G (1990). *The city as a multiplace system: An analysis of people – urban environment transactions*. Journal of Environmental Psychology. 10, p.37-65.

- BROCHE, M, (1986)*, La ville à pieds : pour un aménagement urbain mieux adapté au piéton,* Centre d'études des transports urbains*.*
- BRUCKNER, P, FINKELKRAUT, A, (1979), *Au coin de la rue*, Ed du Seuil, 275p.
CARRE, JR ; JULIEN, A, (2000), *Présentation d'une méthode d'analyse de séquences piétonnières au cours des déplacements quotidiens des citadins et mesure de l'exposition au risque des piétons*, Rapport INRETS n°221, éditions Les collections de l'INRETS.
- CASAL, A, (2006) *Usines d'assainissement des eaux et phénomène NIMBY : les conditions environnementales, sociales et individuelles de l'acceptabilité.*

- CHARDONNET-DARMAILLACQ, S, (2012), *La marche, du chemin faisant au faire chemin.* Thibaud, Jean- Paul and Siret, Daniel. Ambiances in action / Ambiances en acte(s) - International Congress on Ambiances, Montreal 2012, Canada. International Ambiances Network, pp.435-440, 2012
- CHARDONNET-DARMAILLACQ, S ; DOUSSON, X ; TILLOUS, M, ROUSSEL, J, (2014), *Sentiers Urbains Connexions et Hub pour une marche à haute qualité de services*, Programme de recherche Paris 2030.
- CERTU, 2005, *Accessibilité des espaces publics urbains, outil d'évaluation ergonomique*, CERTU.
- CHELKOFF, G, 2004), Ecologie sensible des formes architecturales. EURAU European Research in Architecture and Urbanisme, Marseille, France in Architecture and Urbanisme, 1-9 p.
- CHELKOFF, G, (1996) Imaginaire sonore et environnement urbain. Banlieues, Les cahiers de la recherche architecturale et urbaine, n° 38-39, 13p.
- COUTRAS, J, (2008), « Territoires du quotidien et espaces sexués. Du voisinage résidentiel aux espaces d'anonymat », *Strates* [En ligne], 14 | 2008, mis en ligne le 05 mars 2013
- DELHOMME, P., DRU, V., FINKELSTEIN, R., MAZE, C., MEYER, T., N'GBALA, A., VERLHIAC, J-F, (2005). *Psychologie sociale*. Paris, Hachette Supérieur.
- DUMUR, E et al, (2004). *Designing for comfort*. In C. M. Weikert (Ed.), *Human factors in design* (pp. 111-127). Maastricht: Shaker Publishing.

- DUTHILLEUL, J-M,(2011), *Le piéton du Grand Paris*, in l'Expansion, janvier 2011.
- ESPINASSE, C ; BUHAGIAR, P, (2004), *Les passagers de la nuit : Vie nocturne des jeunes : motivations et pratiques*
- EVANS, G.W; WENER, R.E, (2007), *Crowding and personal space invasion on the train: Please don't make me sit in the middle* in Journal of Environmental Psychology. 27, 90-94.
Faure, A, (2012), « *Planification territoriale: de nouveaux récits sur le bien commun?*« , in Zepf M., Andres L., *Enjeux de la planification territoriale en Europe*, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes (Coll. Espace en société), p. 69-76
- GIULANI, M.V ; FELDMAN, R, (1993),"*Place attachment in a developmental and cultural context*", Journal of Environmental Psychology, Vol.13, p.267-274.
- FESTINGER L. (1957) *A theory of cognitive dissonance*, Stanford University Press.
- FISHER, G-N, (1997), *Psychologie de l'Environnement social*, éditions Dunod.
- FISHER, GN, (1992), *Psychologie sociale de l'environnement*, éditions Privat.
- FLAMENT, C ; ROUQUETTE, M.L, (2003), *Anatomie des idées ordinaires*, éditions Armand Colin.
- FLAMENT, C, (1994), *Aspect périphérique des représentations sociales*, In Guimelli (C), *Structures et transformation des représentations sociales* (pp. 85-118).
- FLAMENT, C. (1981). *L'analyse de similitude: une technique pour les recherches sur les représentations sociales*. Cahiers de Psychologie Cognitive, 1, 375-395.
- FLEURY-BAHI, G ; MARCOUYEUX, A, (2011). *Evaluer la satisfaction envers l'environnement de travail : développement d'une échelle et première validation*. Psychologie du Travail et des Organisations*, 17*, 376-392.
- FORET, C, (2011), « *Piétons, créateurs de ville* » *Le piéton dans la ville, l'espace public partagé* (dir Terrin, J-J)
- FORT-JACQUES, T (2010). *Mettre l'espace en commun. Recherche sur la coprésence dans les lieux-mouvement du métro (le complexe d'échanges de la Défense)*, Pau, Université de Pau et des Pays de l'Adour.
- GEHL, J, (2010), Cities for People, Island Press

- GEHL, J, (2013), *Pour des villes à l'échelle humaine* (trad de cities for people) Montreal, Ed écosociétés, 273 pages
- GEISLER, E, (2011), Élaboration d'une méthode de qualification du paysage sonore. Le cas des quartiers durables allemands Vauban et Kronsberg. Thèse de doctorat ENSPV, septembre 2011.
- GIBSON, J.J. (1979). *The Ecological Approach to Visual Perception*
- GOFFMAN, E, (1973), *Les relations en public. La mise en scène de la vie quotidienne II, collection « le sens commun* », 368 pages
- GROBOIS, L-P ; SAUTET, P ; JOSEPH, I, (2002), *Habiter une ville accessible, des usages à la conception,* PUCA.
- GROS, F. (2009). *Marcher, une philosophie*. Carnets Nord, 302 p (Ed).
- GUINGOUAIN, G, (1999), *Psychologie Sociale et Evaluation*, éditions Dunod.
-GWIAZDZINSKI, L, (2002), *La ville 24 heures sur 24, regards croisés sur la société en continu,* éditions de l'Aube*.*
- GWIAZDZINSKI, L, (2007), *Nuits d'Europe : Pour des villes accessibles et hospitalières.*
- GWIAZDZINSKI, L, (2005), *La nuit, frontière de la ville,* éditions de l'Aube*.*
- HALL, E-T, (1971), *La dimension cachée*, éditions Seuil.
- HUGHES, E.C. (1996) "*La place du travail de terrain dans les sciences sociales*.", in *Le regard sociologique*, Paris: EHESS, p.267.
- KAPLAN, D ; MARZLOFF, B, (2009), *Pour une mobilité plus libre et plus durable,*
- JODELET, D, (1989), *Folies et représentations sociales.* (1989) Préface de Serge Moscovici. Paris: Les Presses universitaires de France, 1989, 398 pp. Collection: Sociologie d'aujourd'hui.
- JOLE, M, (2003*), Quand la ville invite à s'asseoir,* les annales de la recherche urbaine, n°94.
- JOSEPH, I, (1998), *La ville sans qualité*, la Tour d'Aigue, Ed de l'Aube.
- KNEZ I., THORSON S., LINDBERGF. (2008). "*Psychological mechanisms in outdoor place assessement : towards a conceptual model" and weather*
- LALLI M., (1992), « *Urbain related identity : theory, measurment, and empirical findings* », Journal of Environmental Psychology, n° 12, pp. 285-303.
- LAVADINHO, S, WINKIN, Y, *(2010), Comment produire de l'hospitalité pour la marche ? Boite à outils pour augmenter le plaisir de marcher en ville*, novembre 2010, CERTU.
- LAZARUS, R, et FOLKMAN, S, (1984) *Stress, Appraisal, and Coping.* Editions Broché.
- LE BRETON, D, (2000*), Éloge de la marche*, éditions Métailié
- LEINBERGER, C; ALFONZO, M. (2012). "*Walk this way: The economic promise of walkable places in Metropolitan Washington, D.C*." The Brookings Institution.
- LEMAIRE, P, (1999), *Psychologie cognitive*, éditions De Boeck Supérieur, 543 pages.
- LEVY-LEBOYER, C et MOSER, G, (1987). Individual differences in noise annoyance : four explanations. In H.S. Koelega (Ed) : Environmental Annoyance : Characteristization, Measurmement and Control (p.293-299). Amsterdam : Elsevier.
- LEVY, J, LUSSAULT, M
- LEVY, J, (2008), in *Ville pédestre, ville rapide*, Urbanisme, n°359.
- LEVY-LEBOYER C. (1980). *Psychologie et Environnement* .Paris, Presses Universitaires de France.
- Lewin, K. (1948). *Resolving social conflict. Selected papers on groups dynamics*. New York : Harper and Row.
- Lieber, M, (2008), *Genre, violences et espaces publics. La vulnérabilité des femmes en question*, Paris, Les Presses de Sciences Po, 2008
- LYNCH, K, (1969), *L'image de la cité,* éditions Dunod*.*

- MARCHAND D., WEISS K. (2004). *Definition de l'objet confort* ; Programme ACONIT, 39P.

- MEAD, M, (1955), *Mœurs et sexualité en Océanie*. Paris : Plon, 1969, 533 pages. Collection: Terre humaine.

- MARKOVA, I, (2007), *Dialogicité et représentations sociales* Paris PUF
- MARKOVA, I, (2003). *Les focus groups*. Dans S. Moscovici, & F. Buschini (Dirs). *Les méthodes des sciences humaines* (pp. 221-242). Paris : PUF.
- MARRY, S, (2011), *L'espace public sonore ordinaire. Les paramètres de la perception sonore dans les espaces publics. Contribution à une connaissance de l'ambiance sonore*.
- MARRY, S., BAULAC, M., MARCHAND, D., DEFRANCE, J., RAMALHO, O., GARCIA, M., FLORI, J. P., DE OLIVEIRA, F., ROUSSEL, J., SAVINA, Y. (2010). *Evaluation multicritères des nuisances et de la perception en milieu urbain*. Article présenté lors du 10ème Congrès Français d'Acoustique de Lyon.

- MARZLOFF, B, de FRANQUEVILLE, C, (2010), in Le piéton dans la ville :l'espace public partagé, sous la direction de J-J Terrin, Ed Parenthèses.
-MASLOW, A, (1943), « *A Theory of Human Motivation* », *Psychological Review*, no 50, p. 370-396
- MAXIME, C, (2013), « *Duels implicites du quotidien : approches sociocognitives et socio-représentationnelles* » thèse de doctorat (en cours) laboratoire de psychologie sociale Aix-Marseille. Communication colloque COPIE, Montréal, Canada, 2013.
- MERTON, R.K., & KENDALL, P.L. (1946). The focused interview. *American sociological review*, *56*(6), 541-557.
- MOLINER, P, RATEAU, P, COHEN-SCALI, V, (2007), *Les représentations sociales* : *pratique des études de terrain.*
- MCMILLAN, T.E., DAY, K.M., BOARNET, M.G., ALFONZO, M., ANDERSON, C. (2006). *Johnny can walk to school—can Jane? Examining sex differences in children's active travel to school*. Children, Youth and Environment, 16, 1, 75-89.

- MIAUX, S, (2007)*, L'itinéraire ou l'expérience du piéton dans la perspective de l'aménagement urbain,* ANRT, Lille*.*
- MOLES, A, ROHMER, E, (1972)*, Psychologie de l'espace*, éditions Casterman
- MONNET, J. (2013). *La construction collective du « savoir-marcher » et le sac à dos cognitif du randonneur.* Article à paraitre dans les actes du colloque « Le génie de la marche » tenu du 31 mai au 7 juin 2012 au Centre Culturel International de Cerisy-La-Salle, France.
- MONNET, J (2012) « *Ville et loisirs : les usages de l'espace public* », *Historiens &* Géographes n°419, juillet-août 2012, p.201-213
- MONNET, J. (2016) "Le territoire comme *télépouvoir*. Bans, bandits et banlieues entre territorialités aréolaire et réticulaire", *Actes du colloque Territorium*, sous la direction de Geneviève Bührer-Thierry, Steffen Patzold et Jens Schneider, Turnhout : Brepols Publishers, collection « Haut Moyen Age » (sous presse).
- MOSCOVICI, S, (1961), *La psychanalyse, son image et son public*, Paris, PUF (2è éd. 1976)
- MOSER G. (1992). *Les stress urbains*. Paris, Armand Colin
- MOSER G., WEISS K. (2003). *Espace de vie*. Paris, Armand Colin.

- MOSER, G, (2011) *Psychologie environnementale, les relations hommes-environnement.* Editions de Boeck.

- NATUREL, V, (1992), *Appropriation de l'espace du quartier*, thèse de 3eme cycle. Paris, laboratoire de psychologie environnementale.
- OFFNER, J-M, (1988), Espace et société « *du voisinage à l'urbanité* » p. 69 à 88
- OLSON, M, (1978), *Logique de l'action collective*, PUF
- PEETERS, S (2012), « *Femme de la rue* » film documentaire sur le harcèlement sexuel de rue. Réalisé dans le cadre d'un mémoire d'études en cinéma à la Haute école Rits, Bruxelles, Belgique.
- PINEAU, C. (1980), *Psychologie différentielle du confort : Etude des besoins individuels en matière de confort dans les logements.* Unpublished Doctoral dissertation, Paris 5, Paris. 124 CIPS n°84 – 2009 – pp. 107-124

- PROSHANSKY, H, et al, (1983). *Place identity: physical world socialization of the self.* Journal of Environmental Psychology, 3: 57-83.

- PROSHANSKY, H ITTELSON, W ET RIVLIN, L, (1970). Environmental psychology : Man and his physical setting.
- PROSHANSKY, H, (1978), The city and self identity. Environment and Behavior, 10, 2, 147-69, Juin 1978.

- ROBIN M., MATHEAU-POLICE A., COUTY C. (2008) « *Perception de la gêne environnementale en fonction de différents types d'unités urbaines française* ». Revue Européenne de Psychologie Appliquée.

- ROSTAN F., SIMON C., ulmer Z. dir. *Promouvoir l'activité physique des jeunes. Elaborer et développer un projet de type Icaps*. Saint-Denis : Inpes, coll. Santé en action, 2011 : 188 pages
- ROUQUETTE, M.-L. (1995). *L'analyse structurale des représentations sociales. Séminaire n° 89*, CIRADE, Université du Québec à Montréal.
- ROUQUETTE, M.-L. (1997). Article "Représentations sociales" dans le *Dictionnaire fondamental de la psychologie*. Paris : Larousse.
- ROUSSIAU, N ; BONARDI, C, (2001). Les représentations sociales : Etat des lieux et perspectives. Ed. Dunod.
- SIMMEL, G, *Les grandes villes et la vie de l'esprit. Suivi de "Sociologie des sens"*, Paris, Payot, series: « Petite Bibliothèque Payot », 2013, 107 p., trad. J.-L. Vieillard-Baron et F. Joly, préf. P. Simay,
- SIMMEL, G, (1980), « sociologie de la sociabilité », Urbi n°3, mars, p 59 à 64
- TILLOUS, M, (2009), *Le voyageur au sein des espaces de mobilité : un individu face à une machine ou un être socialisé en interaction avec un territoire ? Les déterminants de l'aisance au cours du déplacement urbain*. Géographie. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2009.
- VERGÈS, P, (1992). *L'évocation de l'argent: une méthode pour la définition du noyau central d'une représentation.* Bulletin de Psychologie, XLV, 405, 203-209.
- VERGÈS, P. (1994). *Approche du noyau central: propriétés quantitatives et structurales*. In C. Guimelli (Ed). Structure et transformations des représentations sociales. Neuchâtel: Delachaux et Niestlé.
- YANG W., KANG J. (2004). *« Acoustic comfort evaluation in urban open public spaces"* Applied Acoustics.

- RAIBAUD, Y, (2015). *Durable mais inégalitaire: la ville. Travail, genre et sociétés*, L'Harmattan/La découverte, 2015, Travail, Genre et Sociétés, p.29-47

-VRAIN, G, (2002), *La Seine-Saint-Denis, des représentations aux réalités* : Actes de la rencontre organisée le 3 avril 2001 au Forum culturel du Blanc-Mesnil (Rencontre) Broché use pre formatted date that complies with legal requirement from media matrix.
- PAQUOT, T, (2008), *Pour un Urbanisme Sensoriel*, Publications d'architecture et d'urbanisme, n°34, pp. 40-44 (5 page(s)).
- RABIN, G, GWIAZDZINSKI, L, (2005), *Si la ville m'était contée…*Editions Eyrolles
- THOMAS, R, (2007), *La marche en ville. Une histoire de sens* in L'espace Géographique, n°1, 1er trimestre, pp.15-26
- THOMAS, R, (2010), *Marcher en ville, Faire corps, prendre corps, donner corps aux ambiances urbaines,* Archives contemporaines, 196 p.
- WINKIN, Y, (2009). *De Londres à Bilbao: Marche urbaine et nouveaux systèmes de mobilité. Impacts sur l'aménagement et les politiques de déplacement dans les métropoles européennes (co-organisée par Sonia Lavadinho, EPFL).* Compte-rendu de la Séance "Repères européens" à Urbalyon.

ANNEXES

Annexe 1 : la grille d'observation in situ

Eléments à observer	Eléments observés			X/oui/ non	Commentaires observateur
Nombre de sujets	0 à 1				
	1 à 5				
	5 à 10				
	+ de 10				
Allure de marche des sujets	rapide				
	moyenne				
	lente				
	déambulation				
Usages du lieu	Prescrits par la norme				
	marginaux				
Genre et âge des sujets	âge	mixte			
		Plutôt âgé			
		Plutôt jeune			
	genre	mixte			
		Plutôt féminin			
		Plutôt masculin			
Attractivité principale du lieu	commerces				
	Station TC proche				
Animation du lieu					
Etat du trafic automobile	Peu dense				
	neutre				
	dense				
	congestionné				
Propreté du lieu	Très propre				
	neutre				
	sale				
Encombrement de l'espace dédié au piéton	Très encombré				
	neutre				
	épuré				
Relation sujets/lieu	familière				
	découverte				
Autres usagers de l'espace	cyclistes				
	automobilistes				
	Rollers/skateurs				
	PMR				
Conflits d'usages	(Oui/non)				
Halte sur l'espace public	Pas de halte				
	Halte	Station débout			
		Station assise	Assise informelle		
			Assise formelle		
	Lieu de séjour (oui/non)				

Questionnaire n° :
Site : **1** Tunnel **2** Porte d'Italie **3**Av de France **4** Av de Clichy **5** Bd Haussmann **6** Rue La Fontaine **7** St Denis
créneau : **1** créneau 6h30-8h **2** créneau 8h30-10h **3** créneau 12h-14h **4** créneau 17h30-19h **5** créneau 19h30-21h
Heure exacte :
Trottoir : **1** numéros pairs **2** numéros impairs

Questionnaire Etude des Comportements de Marche

Présentation :

Bonjour, nous réalisons une enquête d'intérêt public pour la Ville de Paris. Nous souhaitons vous questionner sur vos pratiques lors de vos déplacements, la façon dont vous appréhendez vos déplacements à pied et votre ressenti quant au lieu où nous nous trouvons.
Accepteriez-vous svp, de répondre à ce rapide questionnaire, nous n'en a avons que pour quelques minutes.

I. Qualification de l'environnement et de la situation d'enquête

Connaissance du lieu

Q1) Depuis combien de temps fréquentez-vous cet endroit/ce lieu (une seule réponse possible)?

1 *Première fois* **2** *Quelques jours* **3** *Quelques semaines* **4** *Quelques mois* **5** *Quelques années*

Q2) A quelle fréquence, marchez-vous à cet endroit/passez-vous par cet endroit (une seule réponse possible)?

1 *Quotidiennement* **2** *Quelques fois par semaine* **3** *Quelques fois par mois* **4** *Quelques fois par an*
5 *Jamais, c'est la première fois*

Motif(s) de la présence sur ce lieu

Q3) Qu'est-ce qui vous amène à fréquenter cet endroit aujourd'hui, à y passer (une seule réponse possible)?

1 *Chemin pour me rendre sur mon lieu de travail* **2** *Je me promène* **3** *Je fais des courses* **4** *Autre :*

Q4) Pourquoi marchez-vous de ce côté-ci de la rue plutôt que de l'autre ?

Temporalités de la fréquentation de ce lieu

Q5) À quel(s) moment(s) fréquentez-vous, passez-vous par ce lieu, cet endroit (une seule réponse possible)?

1 *Semaine* **2** *Week-end* **3** *Les deux*

Q6) Vous y venez/passez plutôt (plusieurs réponses possibles):

1 *Le matin* **2** *Le midi* **3** *L'après-midi* **4** *En soirée* **5** *Pendant la nuit*

Q6bis) Vous y venez/passez, plutôt (une seule réponse possible) :
1 *seul(e)* **2** *accompagné(e)*

Confort/nuisances sur ce lieu

Q7) Citez dans l'ordre 3 éléments/choses que vous aimez/appréciez particulièrement dans cet endroit ?

1. **+++ :**
2. **++ :**
3. **+ :**

Q8) Au contraire, citez 3 éléments/choses que vous n'aimez pas, qui vous déplaisent à cet endroit ?

1. **--- :**
2. **-- :**
3. **- :**

Q9) De quoi auriez-vous besoin pour vous sentir plus à l'aise à cet endroit ?

II. Représentations de la marche

Définition de la marche en ville

Q10) Pourriez-vous nous donner 5 mots que vous associez à la marche en ville (Faites en sorte qu'ils en donnent au moins 1 mais n'en suggérez jamais aucun !!!! Respectez l'ordre dans lequel sont énoncés les mots)

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5

Q11) La marche est-elle de manière générale pour vous, plutôt un choix ou une contrainte (une seule réponse possible)?

1 Plutôt un choix **2** Plutôt une contrainte **3** ça dépend des circonstances
Si réponse « ça dépend » précisez lesquelles :

Confort de la marche en ville

Q12) Où marchez-vous volontiers ?

Q12bis) Pourquoi ?

Q13) Où évitez-vous de marcher ?

Q13bis) Pourquoi ?

Q14) Qu'est ce qui peut vous décourager de marcher ?

Q14bis) Relancez à l'aide de cette liste :

1 *Le bruit de la circulation*
2 *Le manque de propreté*
3 *La pollution de l'air*
4 *Les mauvaises odeurs*
5 *Le manque d'éclairage*
6 *La présence d'animaux*
7 *La densité de personnes*
8 *L'encombrement du trottoir*
9 *L'absence de végétation*
10 *La peur de l'accident (liée à la circulation)*
11 *Le manque d'accessibilité*

12 *L'activité du lieu (précisez) :*
13 *La qualité du sol/revêtement*
14 *Le sentiment d'insécurité (lié à d'autres personnes)*
15 *La pluie/les conditions climatique extrêmes*
16 *Le manque de connaissance du lieu*
17 *La présence de certains types de personnes. (Lesquelles) :*
18 *Autre (préciser) :*

Q15) Et à cet endroit plus précisément?

III. Habitudes de déplacement

Q16) Quel mode de déplacement utilisez-vous le plus souvent la semaine ? (laissez le sujet répondre spontanément et entourez **LA** réponse correspondante)

1 *voiture* **2** *vélo* **3** *marche à pied* **4** *2RM* **5** *TC*

Q17) Quel mode de déplacement utilisez-vous le plus souvent le week-end ? (laissez le sujet répondre spontanément et entourez LA réponse correspondante)

1 *voiture* **2** *vélo* **3** *marche à pied* **4** *2RM* **5** *TC*

Q18) Vous vous déplacez à pied (une seule réponse possible) :

1 *Tous les jours ou presque* **2** *Plusieurs fois par semaine* **3** *Plusieurs fois par mois* **4** *Rarement*

Q19) Dans quelle(s) circonstance(s) choisissez-vous de vous déplacer à pied (plusieurs réponses possibles) ?

1 *Travail/études* **2** *Loisirs/détente* **3** *Courses/achats* **4** *Accompagner quelqu'un* **5** *Autre :*

Si AUTRE, précisez :

Q20) Quel(s) outil(s) ou équipement(s) particulier(s), utilisez-vous pour vous déplacez à pied en ville ?

Q20bis) Relancez à l'aide de cette liste (plusieurs réponses possibles):

1 *Téléphone portable (pour la fonction communication)* **2** *Plan de poche* **3** *Sac à dos* **4** *Baladeur/MP3*
5 *Valise à roulettes* **6** *Parapluie* **7** *Smartphone pour la fonction GPS/orientation*

Q21) Portez-vous des chaussures particulières lorsque vous savez que vous allez marcher ?

1 *OUI* **2** *NON*

Si OUI, Lesquelles ?

Q22) Marchez-vous plutôt seul(e) ou à plusieurs (une seule réponse possible)?

1 *Plutôt seul(e)* **2** *Plutôt à plusieurs*

Q23) Vous arrive-t-il de vous sentir stressé(e)/anxieux/se lors de vos déplacements à pied ?

1 *OUI* **2** *NON*

Si OUI, dans quelle(s) situation(s) ? *(Lieux, heures, présence d'autres individus…)*

IV. Questions d'identification

Qi1) Quel âge avez-vous ? _ _ ans

Qi1bis) ***1*** *Moins de 25 ans* **2** *25 à 34 ans* **3** *35 à 44 ans* **4** *45 à 54 ans* **5** *55 à 64 ans* **6** *65 ans et plus*

Qi2) Pour vous déplacer, possédez-vous :

1 *un abonnement type navigo* **2** *un permis de conduire voiture* **3** *un permis de conduire moto* **4** *un abonnement vélib'* **5** *un abonnement autolib'* **6** *NON/RIEN*

Qi3) Possédez-vous un véhicule ?
1 *vélo* **2** *2RM* **3** *voiture* **4** *trottinette* **5** *RIEN*
Qi4) Avez-vous accès au véhicule de quelqu'un de votre entourage ?
1 *vélo* **2** *2RM* **3** *voiture* **4** *trottinette* **5** *RIEN*
Qi5) Activité habituelle (PCS : profession et csp)

1 *Artisans, commerçants, chefs d'entreprise* **2** *Cadres, professions intellectuelles supérieures* **3** *Etudiants*
4 *Professions intermédiaires* **5** *Employés* **6** *Ouvriers* **7** *Retraités* **8** *Sans activité professionnelle*

Qi6) Souffrez-vous d'un problème de mobilité (handicap qui entrave vos déplacements à pied) ?
1 *OUI* **2** *NON*
Lequel :
Qi7) Quel est votre lieu de résidence : *(préciser arrondissement pour Paris)*
Commune :
Code postal _ _ _ _ _
Qi8) Quel est votre lieu de travail : (*idem)*
Commune :
Code postal _ _ _ _ _
Qi9) Seriez-vous intéressé(e) pour nous accorder un entretien plus approfondi dans les locaux de la ville de Paris ? **1** *OUI* **2** *NON*
Si oui : prendre les coordonnées !!!!
Nom + Prénom :
N° de tel :
Mail :
« Merci et au revoir »

Qi10) Sexe :

1 *Homme* **2** *Femme*

Qi11) Le sujet avait-il : (plusieurs réponses possibles)

1 *sac(s)/des courses* **2** *valise(s) à roulettes* **3** *Une poussette* **4** *Rien* **5** *Autre :*

Qi12) Le sujet était-il: **1** *seul* **2** *accompagné*

Qi12bis) Si, accompagné, par qui :

1 *Par d'autres adultes (précisez nombre, genre et âge approximatif) :*
2 *Par des enfants : (précisez nombre, genre et âge approximatif) :*

Conditions de passation du questionnaire :
- *Notez tous les éléments qui vous ont semblé avoir un impact sur l'entretien*
- *Conditions climatiques*

Annexe 3 : Guide de recrutement des sujets des groupes de discussion

Guide de recrutement étude « marche »
Agence de la mobilité-Julie Roussel
DVD-Vile de Paris

« Cette étude est menée dans le cadre d'une recherche sur les déplacements quotidiens et en particulier ceux qui sont effectués à pied en ville. Nous cherchons à identifier et à comprendre vos comportements de marche au quotidien, vos habitudes de déplacement, votre rapport à la marche à pied etc…

Au quotidien, votre mode de déplacement principal est :

1. *La voiture/autolib'*
2. *Le vélo/vélib'*
3. *Les TC*
4. *La marche à pied*

Pour quels motifs vous déplacez-vous à pied ?

5. *Vous rendre sur votre lieu de travail*
6. *Faire des courses*
7. *Aller chercher vos enfants à l'école*
8. *Aucun*

A quelle fréquence vous déplacez-vous à pied ?

9. *Jamais*
10. *Rarement*
11. *Souvent*
12. *Tout le temps*

Pour vous, la marche à pied est :

13. *Un choix*
14. *Une contrainte »*

Si réponses : 4, 5, 6, 7, 11, 12 = cible 3
Si réponses : 1, 2, 3, 8, 9, 14= cible 4
Si réponses : 4, 5, 6, 7, 11, 12, 14= cible 1
Si réponses : 1, 2, 3, 8, 9, 10= cible 2

Guide Méthodologique Focus groups

Besoins matériels :

- Un ordinateur
- Un vidéo-projecteur
- 2 paperboard
- 1 stylo feutre
- 10 stylos
- 20 feuilles blanches (2 par sujets)
- 10 listes mots « marche »
- 10 listes mots « déplacement »
- 10 grilles de notation pour les photos

Déroulement de la séance (2h) :

- Présentation rapide de chacun des sujets + Présentation du sujet de discussion + Présentation des consignes pour les deux étapes successives
- Lancement des discussions (étape I = 1h30)
- Lancement évaluation des situations de marche (étape II = 30mn)
- Conclusion (derniers commentaires à ajouter ?)

Etape I (1h30/échantillon)

Objectif : Identifier et analyser la/les représentation(s) du déplacement à pied en ville

Méthode : Focus group

Population : 4 Echantillons (10 sujets par échantillon) :

1. ceux qui marchent parce qu'ils (pensent qu'ils) n'ont pas le choix
2. ceux qui ne marchent pas parce qu'ils n'ont pas (pensent ne pas avoir) le choix
3. ceux qui marchent bien volontiers
4. ceux qui choisissent de ne pas marcher (pensent ne pas marcher)

Composition de chaque échantillon :

- 50% d'hommes et 50% de femmes dans chaque échantillon
- Age : sujets répartis entre 18 et 60 ans (étudiants/actifs)
- lieux d'habitation ou de travail des sujets :

✓ Paris (5 sujets) : 1 dans le quartier Hausmann, 1 dans le quartier gare de Lyon, 1 dans le quartier Auteuil, 1 dans le quartier de Clichy, 1 dans le quartier ZAC Masséna

✓ Saint Denis (1 sujet) : dans le quartier de la gare RER stade de France

✓ Le Kremlin-Bicêtre (1 sujet): dans le quartier centre du Kremlin-Bicêtre proche porte d'Italie

✓ 3 personnes qui habitent/travaillent dans d'autres secteurs à Paris ou en petite couronne

Discussion :

A. Y a-t-il une représentation du déplacement à pied ? (30mn)

➢ Au regard des résultats de la phase 1, nous faisons l'hypothèse que non.

Nous souhaitons le vérifier en mettant en évidence le lien entre déplacement à pied et contrainte.

Je demande aux membres du groupe de donner 5 mots (au moins 3) qu'il associe à « marche en ville ». Ils auront 5 mn pour y réfléchir (individuellement), les inscrire sur un papier et me les énoncer pour que nous les inscrivions sur un paperboard en tentant de regrouper par thème. Même chose avec « déplacement à pied ». Nous discuterons à partir de ces mots énoncés.

B. Se déplacer à pied en ville ce n'est pas marcher ? (30mn)

- Nous faisons l'hypothèse que non

Nous mettons en évidence devant les groupes qu'il y a une différence entre « représentations » de la marche en ville (= marche plaisir, promenade, choix ?) et déplacement à pied (= contrainte ?) et nous lançons la discussion : Discussion focalisée sur les « déplacements à pied en ville ». Puisque selon eux, marcher jusqu'au métro, ce n'est pas de la marche, qu'est-ce que c'est ?

C. Pourquoi choisit-on (ou pas) de se déplacer à pied ? Le choix de se déplacer à pied en ville est-il principalement influencé par le gout pour la marche (promenade) ? Par un environnement ? en d'autres termes y-a-t-il un lien entre déplacement à pied et niveau de confort ressenti ? (30mn)

- Nous faisons l'hypothèse que oui.

Nous allons le vérifier en mettant en évidence que le frein au déplacement à pied en ville n'est pas l'action de marcher mais l'environnement (contexte physique, social et temporel) dans lequel s'inscrit cette action. Je lance donc la discussion sur le lien entre l'envie de se déplacer à pied et le fait que l'endroit « traversé » soit plutôt « agréable ».

Etape II (30mn par échantillon)

Objectif : Evaluer de façon individuelle les niveaux de confort et d'inconfort lors de déplacements à pied en ville en fonction d'une situation de déplacement (motif de déplacement, environnement physique et social et temporalité).

Méthode : Pour se mettre d'accord sur le vocabulaire employé : Se sentir « confortable » dans l'espace public extérieur c'est :

- se sentir en sécurité
- se sentir bien
- apprécier son environnement physique

(1) Dans un premier temps, je fais défiler des photos numérotées et leur demande de classer ces photos dans différentes catégories, en fonction de différents scenarii proposés correspondant à différentes situations de déplacement (motif de déplacement, environnement physique et social et temporalité), par exemple : « *vous allez au boulot, ce matin, à pied, et passez par cet endroit (photo), vous diriez que cet endroit est »* :

- Plutôt confortable
- Plutôt inconfortable
- vous passez par un autre endroit (même si c'est un détour qui rallonge votre déplacement)

Pourquoi ? (En quelques mots)

(2) dans un second temps, je repasse certaines photos et expose pour chacune un scenario correspondant à une situation de déplacement (motif de déplacement, environnement physique et social et temporalité), par exemple : « *vous allez au boulot, ce matin, à pied, et passez par cet endroit (photo), vous diriez que cet endroit est »* : et je les laisse s'exprimer et qualifier librement.

Population : Groupes identiques à l'étape I

Puisque nous faisons l'hypothèse (étape I) que le frein au déplacement à pied en ville n'est pas l'action de marcher mais plutôt l'environnement dans lequel s'inscrit le déplacement, nous devons identifier des environnements (physiques et sociaux et

temporalités) confortables, inconfortables, répulsifs, attractifs….que nous pourrions analyser en fonction de l'identité du sujet (et donc également de son groupe d'appartenance).

Certains des sujets habitent et/ou travaillent dans les quartiers dont sont issues les photographies que nous allons proposer.

Certaines photos seront présentées 2 fois, la première fois sans information, la seconde fois nous la situerons (arrondissement, ville, département, pays).

A. ***l'évaluation du confort et de l'inconfort va-t-elle différer en fonction de l'appartenance groupale du sujet (appartenance aux groupes constitués ici mais également appartenance genrée, âge…) ?***

- nous faisons l'hypothèse que oui

B. ***Est-ce que l'appartenance groupale induit une représentation du déplacement à pied, propre aux valeurs du groupe ?***

- Nous faisons l'hypothèse que oui

C. ***La connaissance d'un lieu va-t-elle influer sur l'évaluation de la situation de déplacement ?***

- Nous faisons l'hypothèse que oui

D. ***Les représentations associées à un lieu vont-elles influer sur l'évaluation de la situation de déplacement ?***

- Nous faisons l'hypothèse que oui

Scenarii proposés (motif de déplacement, environnement physique et social et temporalité) :

Nous construisons et proposons des scenarii qui croisent des variables (motif de déplacement, temporalité, environnement physique et social) qui mettent les sujets en situations de routine qu'ils ont a priori tous vécues et dans lesquelles ils se projettent donc aisément).

- Motifs de déplacement :

- Se rendre sur son lieu de travail/études
- Aller déjeuner
- Aller faire des courses
- Accompagner ses enfants à l'école

- Temporalités :

- Le matin
- Le midi
- L'après-midi
- Début de soirée

- Environnements : (CF photos séléctionnées)

TABLE DES ILLUSTRATIONS

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : La Marche Comme Systeme Multifactoriel. Realisation : Roussel, J, 2013 27
Figure 2 : La Marche Apprehendee Au Niveau Spatial, Psychosocial Et Decisionnel : Methodologie Croisee Realisation : Roussel, J, 2014 55
Figure 3 : Le Systeme d'acteurs Parisiens (Terrain Iii) Comme Cadre De l'observation Participante De l'apprehension Du Sujet De Recherche. Representation Schematique Des Differents Niveaux De l'organisation Politique Et Administrative De La Ville De Paris Au Sein Desquels j'ai Ete En Immersion. Realisation : Roussel, J, 2015 59
Figure 4 : Le Groupe De Travail "Paris Pieton", Une Demarche Transversale Au Sein De La Dvd, De La Ville De Paris Et De Ses Partenaires. Realisation : Roussel, J, 2016 72
Figure 5 : Modalites De l'etude De La Marche *In Situ* (Terrain I). Realisation : Roussel, J, 2012 90
Figure 6 : Hierarchisation Des Sept Sites d'enquete In Situ Selon La Quantite De Marcheurs Observes. Source : Donnees Issues Du Corpus De l'enquete *In Situ* (2013). Realisation : Roussel, J, 2013 101
Figure 7: La Marche En Ville : Un Loisir Et Une Activite Saine. Representation Schematique De l'expression « Marche En Ville », En Fonction Des Categories Lexicales Qui Lui Sont Associees. La Taille Des Mots Correspond Au Nombre De Mots Regroupes Dans Chaque Categorie Et Sous Categories. Source : Donnees Issues Du Corpus De l'enquete In Situ (2013). Realisation : Roussel, J, 2015 126
Figure 8 : Modalites Des Groupes De Discussion. Methodologie Developpee Pour l'etude *Ex Situ* Des Mobilites Urbaines Pedestres (Terrain Ii). Source : Roussel, J, 2013 130
Figure 9 : Classification Des Espaces De Marche Bien Volontiers Vs Evites En Fonction De l'appartenance Groupale. Representation Schematique Du Croisement De La Classification Des Espaces De Marche Avec Les Differents Groupes De Marcheurs (Groupes De Discussion). Source : Donnees Issues Du Corpus De l'enquete *Ex Situ* (2013). Realisation : Roussel, J, 2014 140
Figure 10 : Criteres Individuels Impliques Dans l'emergence Du Sentiment De Confort Lors d'une Situation De Marche. Source : Roussel, J, 2013 151
Figure 11 Representation Schematique De La Constitution Des Groupes De Discussion En Fonction De Leur Rapport Affectivo-Cognitif Et Pratique De La Marche En Ville. Realisation : Roussel, J, 2014 227
Figure 12 : Representation Schematique De La Representation Sociale De l'objet Marche En Ville Du Groupe Des Marcheurs Volontaires. La Couleur Des Mots Permet De Differencier Les Mots Ayant Une Connotation Positive De Ceux Ayant Une Connotation Negative. L'attribution Des Couleurs n'est Valable Que Pour Les Sujets De Ce Groupe Et Pour l'objet En Question. Le Premier Cercle Correspond Au(X) Mot(S) Ayant Ete Cite(S) Au Moins Une Fois Par Chaque Sujet De l'echantillon. Le Dernier Cercle Correspond Aux Mots Ayant Ete Cites Par Au Moins Un Sujet Et Sont Donc Les Elements Peripheriques De La Representation Sociale. 234
Figure 13 : Representation Schematique De La Representation Sociale De l'objet Deplacement A Pied En Ville Du Groupe Des Marcheurs Volontaires. La Couleur Des Mots Permet De Differencier Les Mots Ayant Une Connotation Positive De Ceux Ayant Une Connotation Negative. L'attribution Des Couleurs n'est Valable Que Pour Les Sujets De Ce Groupe Et Pour l'objet En Question. Le Premier Cercle Correspond Au(X) Mot(S) Ayant Ete Cite(S) Au Moins Une Fois Par Chaque Sujet De l'echantillon. Le Dernier Cercle Correspond Aux Mots Ayant Ete Cites Par Au Moins Un Sujet Et Sont Donc Les Elements Peripheriques De La Representation Sociale. 235
Figure 14 : Representation Schematique De La Representation Sociale De l'objet Marche En Ville Du Groupe Des Marcheurs Contraints. La Couleur Des Mots Permet De Differencier Les Mots Ayant Une Connotation Positive De Ceux Ayant Une Connotation Negative. L'attribution Des Couleurs n'est Valable Que Pour Les Sujets De Ce Groupe Et Pour l'objet En Question. Le Premier Cercle Correspond Au(X) Mot(S) Ayant Ete Cite(S) Au Moins Une Fois Par Chaque Sujet De l'echantillon. Le Dernier Cercle Correspond Aux Mots Ayant Ete Cites Par Au Moins Un Sujet Et Sont Donc Les Elements Peripheriques De La Representation Sociale. 244
Figure 15 : Representation Schematique De La Representation Sociale De l'objet Deplacement A Pied En Ville Du Groupe Des Marcheurs Contraints. La Couleur Des Mots Permet De Differencier Les Mots Ayant Une Connotation Positive De Ceux Ayant Une Connotation Negative. L'attribution Des Couleurs n'est Valable Que Pour Les Sujets De Ce Groupe Et Pour l'objet En Question. Le Premier Cercle Correspond Au(X) Mot(S) Ayant Ete Cite(S) Au Moins Une Fois Par Chaque Sujet De

l'echantillon. Le Dernier Cercle Correspond Aux Mots Ayant Ete Cites Par Au Moins Un Sujet Et Sont Donc Les Elements Peripheriques De La Representation Sociale. 245
Figure 16: Representation Schematique De La Representation Sociale De l'objet Marche En Ville Du Groupe Des Non-Marcheurs Contraints. La Couleur Des Mots Permet De Differencier Les Mots Ayant Une Connotation Positive De Ceux Ayant Une Connotation Negative. L'attribution Des Couleurs n'est Valable Que Pour Les Sujets De Ce Groupe Et Pour l'objet En Question. Le Premier Cercle Correspond Au(X) Mot(S) Ayant Ete Cite(S) Au Moins Une Fois Par Chaque Sujet De l'echantillon. Le Dernier Cercle Correspond Aux Mots Ayant Ete Cites Par Au Moins Un Sujet Et Sont Donc Les Elements Peripheriques De La Representation Sociale. 250
Figure 17 Representation Schematique De La Representation Sociale De l'objet Deplacement A Pied En Ville Du Groupe Des Non-Marcheurs Contraints. La Couleur Des Mots Permet De Differencier Les Mots Ayant Une Connotation Positive De Ceux Ayant Une Connotation Negative. L'attribution Des Couleurs n'est Valable Que Pour Les Sujets De Ce Groupe Et Pour l'objet En Question. Le Premier Cercle Correspond Au(X) Mot(S) Ayant Ete Cite(S) Au Moins Une Fois Par Chaque Sujet De l'echantillon. Le Dernier Cercle Correspond Aux Mots Ayant Ete Cites Par Au Moins Un Sujet Et Sont Donc Les Elements Peripheriques De La Representation Sociale. 251
Figure 18 : Representation Schematique De La Representation Sociale De l'objet Marche En Ville Du Groupe Des Non Marcheurs Volontaires. La Couleur Des Mots Permet De Differencier Les Mots Ayant Une Connotation Positive De Ceux Ayant Une Connotation Negative. L'attribution Des Couleurs n'est Valable Que Pour Les Sujets De Ce Groupe Et Pour l'objet En Question. Le Premier Cercle Correspond Au(X) Mot(S) Ayant Ete Cite(S) Au Moins Une Fois Par Chaque Sujet De l'echantillon. Le Dernier Cercle Correspond Aux Mots Ayant Ete Cites Par Au Moins Un Sujet Et Sont Donc Les Elements Peripheriques De La Representation Sociale. 258
Figure 19 : Representation Schematique De La Representation Sociale De l'objet Du Deplacement En Ville Du Groupe Des Non Marcheurs Volontaires. La Couleur Des Mots Permet De Differencier Les Mots Ayant Une Connotation Positive De Ceux Ayant Une Connotation Negative. L'attribution Des Couleurs n'est Valable Que Pour Les Sujets De Ce Groupe Et Pour l'objet En Question. Le Premier Cercle Correspond Au(X) Mot(S) Ayant Ete Cite(S) Au Moins Une Fois Par Chaque Sujet De l'echantillon. Le Dernier Cercle Correspond Aux Mots Ayant Ete Cites Par Au Moins Un Sujet Et Sont Donc Les Elements Peripheriques De La Representation Sociale. 259

TABLE DES CARTES

Carte 1 : carte du programme 2015-2016 d'apaisement de la circulation (reduction de la vitesse de circulation pour les vehicules motorises) de la voirie parisienne. Realisation : service des deplacements, direction de la voirie et des deplacements, ville de paris, 2015 62
Carte 2 : localisation des sept sites d'enquete de l'etude de la marche *in situ* (terrain i). Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne. Realisation : roussel, j, 2015 91
Carte 3 : comparaison de la largeur des trottoirs des 6 sites d'enquete. A noter qu'il manque le site du parvis de la gare rer de saint denis pour deux raisons : (1) il s'agit d'un parvis pieton, il n'y a donc pas de trottoir. (2) la cartographie de la largeur des trottoirs a ete effectuee pour le territoire parisien or saint-denis est hors du perimetre. Source : cette planche est issue d'un assemblage de zoom realises sur la carte « largeur des trottoirs parisiens », realisee par l'apur en 2012 a partir des donnees fournies par la ville de paris concernant son programme « la rue en partage », 2012..... 102
Carte 4 :site de l'avenue de clichy. Zone d'observation et positionnement de l'enqueteur. Source : fond de carte issu du plan de voirie parisienne. Realisation : roussel, j, 2015 104
Carte 5 : site de l'avenue de clichy, un site vivant et cosmopolite en cours de requalification. Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne, ville de paris. Realisation et photos : roussel, j, 2015 104
Carte 6 : site du boulevard haussmann. Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne, ville de paris. Realisation : roussel, j, 2015 106
Carte 7 : le site du boulevard haussmann, entre tourisme et quartier d'affaire. Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne, ville de paris. Realisation et photos : roussel, j, 2015 106
Carte 8 : site de l'avenue de france. Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne, ville de paris. Realisation : roussel, j, 2015 108
Carte 9: le site de l'avenue de france: un quartier neuf et un pole d'emplois tertiaires. Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne, ville de paris. Realisation et photos : roussel, j, 2015..... 108

Carte 10 : site de la porte d'italie. Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne, ville de paris. Realisation : roussel, j, 2015 110
Carte 11 : le site de la porte d'italie, un univers routier entre paris et le kremlin-bicetre (94). Source : fond de car issu du plan de la voirie parisienne, ville de paris. Realisation et photos : roussel, j, 2015 110
Carte 12 : site du parvis de la gare rer la plaine stade de france. Source : fond de carte osm. Realisation : roussel, j, 2015 112
Carte 13 : le site du parvis de la gare rer la plaine stade de france: un lieu de passage. Source : fond de carte osm. Realisation et photos : roussel, j, 2015 112
Carte 14 : site du tunnel de la rue de rambouillet. Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne, ville de paris. Realisation : roussel, j, 2015 114
Carte 15 : le site du tunnel de la rue de rambouillet, un site pense pour la circulation automobile. Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne, ville de paris. Realisation et photos : roussel, j, 2015 114
Carte 16 : site de la rue la fontaine. Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne, ville de paris. Realisation : roussel, j, 2015 116
Carte 17 : le site de la rue la fontaine : un quartier residentiel aise dans lequel les deplacements motorises et le stationnement sont tres importants. Source : fond de carte issu du plan de la voirie parisienne, ville de paris. Realisation et photos: roussel, j, 2015 116

TABLE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : une repartition sexuee presque egalitaire des sujets interroges *in situ* (tous sites confondus). Source : donnees issues du corpus de l'enquete *in situ* (2013). Realisation : roussel, j, 2013 95
Graphique 2 : surrepresentation des cadres et professions intellectuelles. Repartition par csp des sujets interroges in situ (tous sites confondus). Source : donnees issues du corpus de l'enquete *in situ* (2013). Realisation : roussel, j, 2013 96
Graphique 3 : repartition inegale des sujets interroges *in situ* (tous sites confondus) en faveur des 19-54 ans. Source : donnees issues du corpus de l'etude *in situ* (2013). Realisation : roussel, j, 2013 96
Graphique 4 : legere sous-representation des sujets interroges entre 19h30 et 21h. Repartition des sujets interroges in situ (tous sites confondu) par creneaux horaires. Source : donnees issues du corpus de l'enquete *in situ* (2013). Realisation : roussel, j, 2013 98
Graphique 5 : repartition par site de l'echantillon de marcheurs interroges in situ. Source : donnees issues du corpus de l'enquete *in situ* (2013). Realisation : roussel, j, 2013 120
Graphique 6 : la marche en ville, une activite choisie. Repartition des sujets interroges *in situ* en fonction de leur degre de volonte propre a pratiquer la marche en ville. Source : donnees issues du corpus de l'enquete *in situ* (tous sites confondus). Realisation : roussel, j, 2013 121
Graphique 7 : le deplacement pedestre : un mode de deplacement quotidien utilise pour differents motifs. Frequence source : donnees issues du corpus de l'enquete *in situ* (2013). Realisation : roussel, j, 2013 121
Graphique 8 la marche en ville entendue comme promenade ? Repartition des mots associes a la marche en ville par categorie lexicale. Source : donnees issues du corpus de l'enquete *in situ* (2013). Realisation : roussel, j, 2013 127
Graphique 9 l'autre comme principale source de gene environnementale. Criteres principaux qui participent a l'emergence du sentiment d'inconfort et sont impliques dans la decision de ne pas marcher en ville. Source : donnees issues du corpus de l'enquete *in situ* (2013) roussel, j, 2013 154
Graphique 10 : les transports en commun comme principal mode de deplacement utilise par notre echantillon la semaine. Repartition des sujets interroges in situ (tous sites confondus) par mode de deplacement principal utilise la semaine. Source : donnees issues du corpus de l'enquete *in situ* (2013) realisation : roussel, j, 2013 156
Graphique 11 : la marche et les transports en commun comme modes de deplacement principaux utilises par notre echantillon le week-end. Repartition des sujets interroges in situ (tous sites confondus) par mode de deplacement principal utilise le week-end. Source : donnees issues du corpus de l'enquete *in situ* (2013). Realisation : roussel, j, 2013 156
Graphique 12 la marche : un mode de deplacement solitaire. Source : corpus de donnees issues de l'enquete *in situ* (2013), tous sites confondus. Realisation : roussel, j, 2013 161
Graphique 13 : les femmes plus sensibles aux criteres qui participent du sentiment d'insecurite lors de situation de marche et donc de l'inconfort. Comparaison genree des criteres qui participent de ce

sentiment d'insecurite. Source : donnees issues de l'enquete *in situ* (2013). Realisation : roussel, j, 2013 222
Graphique 14 : influence de l'appartenance groupale sur l'emploi du lexique associe a l'objet marche en ville. Comparaison groupale de la repartition des mots associes a la marche en ville en fonction des trois principales categories lexicales. Source : donnees issues de l'enquete *ex situ* (2013). Realisation : roussel, j, 2015 230
Graphique 15 : influence de l'appartenance groupale sur l'emploi du lexique associe a l'objet deplacement a pied en ville. Comparaison groupale de la repartition des mots associes a la marche en ville en fonction des trois principales categories lexicales. Source : donnees issues de l'enquete *ex situ* (2013). Realisation : roussel, j, 2015 230

TABLES DES PHOTOGRAPHIES

Photo 1 passerelle du canal de l'ourcq, saint-denis (93). Source : chardonnet-darmaillacq, s. 175
Photo 2 : scenario n°1. Source : chardonnet-darmaillacq, s 178
Photo 3 : scenario n°2. Source : chardonnet-darmaillacq, s, naples, italie, 2013 182
Photo 4 : scenario n°3. Source : chardonnet-darmaillacq, s, centre ville de saint-denis 186
Photo 5 : scenario n°4. Source : roussel, j, site du boulevard haussmann, paris, 2014 190
Photo 6 : scenario n°5. Source : roussel, j, site de l'avenue de france, paris, 2014 194
Photo 7 : scenario n°6. Source : chardonnet-darmaillacq, s, saint-denis (93) 198
Photo 8 scenario n°8. Source : chardonnet, darmaillacq, s, naples, italie 202
Photo 9 : scenario n°8. Source : roussel, j, site de la porte d'italie, paris, 2014 206
Photo 10 : scenario n° 9. Source : roussel, j, site du tunnel de la rue de rambouillet, paris, 2014 210