



HAL
open science

Les compositions de la marche en ville. Contribution de l'équipe Cresson au rapport de recherche final Winkin Yves et Lavadinho Sonia (éds.), 2008 " Des villes qui marchent, tendances durables en urbanisme, mobilité et santé "

Jean-Paul Thibaud, Aurore Bonnet, Martine Leroux, Rachel Thomas

► **To cite this version:**

Jean-Paul Thibaud, Aurore Bonnet, Martine Leroux, Rachel Thomas. Les compositions de la marche en ville. Contribution de l'équipe Cresson au rapport de recherche final Winkin Yves et Lavadinho Sonia (éds.), 2008 " Des villes qui marchent, tendances durables en urbanisme, mobilité et santé ". [Rapport de recherche] 73, Cresson; ENS Lyon; Université de Lyon. 2007, pp.113. hal-00993844

HAL Id: hal-00993844

<https://hal.science/hal-00993844>

Submitted on 4 Jan 2016

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License



centre de recherche sur l'espace sonore et l'environnement urbain

sous la direction de **Jean-Paul Thibaud**
avec **Aurore Bonnet, Martine Leroux, Rachel Thomas**

Les compositions de la marche en ville

Janvier 2007

contribution de l'équipe Cresson au rapport de recherche final
Winkin Yves et Lavadinho Sonia (éds.), 2008

*Des villes qui marchent,
tendances durables en urbanisme, mobilité et santé*

Projet ANR SEST 05 019, Rapport final, Université de Lyon, ENS-LSH

Les compositions de la marche en ville

sous la direction de Jean-Paul Thibaud

avec

Aurore Bonnet - Martine Leroux - Rachel Thomas

contribution de l'équipe Cresson au rapport de recherche final

Winkin Yves et Lavadinho Sonia (éds.), 2008

*Des villes qui marchent,
tendances durables en urbanisme, mobilité et santé*

Projet ANR SEST 05 019, Rapport final, Université de Lyon, ENS-LSH

Résumé

L'objectif de cette recherche est de montrer comment l'ambiance participe de ce qui fait marcher en ville et peut s'inscrire par là même dans une perspective de santé publique. Pour répondre à une telle question, une méthodologie d'enquête originale a été élaborée et mise en œuvre, méthode intitulée « la marche aux trois personnes ». Sur la base d'un travail d'enquête réalisé dans deux quartiers grenoblois, divers opérateurs sensibles de la marche ont été identifiés. Nous avons montré que les ambiances urbaines fonctionnent à la fois comme des conditions de possibilité et des conditions de félicité de l'expérience piétonnière. L'ambiance fait montre ici de diverses formes d'emprise sur les manières d'être en marche.

Les compositions de la marche en ville

sous la direction de Jean-Paul Thibaud

avec

Aurore Bonnet - Martine Leroux - Rachel Thomas

contribution de l'équipe Cresson au rapport de recherche final

Winkin Yves et Lavadinho Sonia (éds.), 2008

*Des villes qui marchent,
tendances durables en urbanisme, mobilité et santé*

Projet ANR SEST 05 019, Rapport final, Université de Lyon, ENS-LSH

CRESSON

UMR 1563 Ambiances Architecturales et Urbaines

Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble

Janvier 2007

Avertissement

Ce rapport est la contribution de l'équipe Cresson
au rapport de recherche final :

Winkin Yves et Lavadinho Sonia (éds.), 2008

*Des villes qui marchent,
tendances durables en urbanisme, mobilité et santé*

Projet ANR SEST 05 019, Rapport final, Université de Lyon, ENS-LSH

Sommaire

1- Marches d'approche

- | | |
|--|-------------------|
| - Les façons de la marche urbaine | Jean-Paul Thibaud |
| - La marche aux trois personnes | Jean-Paul Thibaud |
| - La marche en ville. Une histoire de sens | Rachel Thomas |

2- Marcher à Europole

- | | |
|--|-------------------|
| - Présentation de Europole | Aurore Bonnet |
| - Quand JE marche à Europole | Rachel Thomas |
| <i>Analyse du corpus à la 1^{ère} personne</i> | |
| <i>Les types de marche</i> | |
| <i>Les descripteurs</i> | |
| <i>Les situations de marche</i> | |
| - Quand TU marches à Europole | Jean-Paul Thibaud |
| <i>Analyse du corpus à la 2^{ème} personne</i> | |
| <i>Population et délimitation</i> | |
| <i>Les images du quartier</i> | |
| <i>Les régimes de la marche</i> | |
| - Quand IL marche à Europole | Martine Leroux |
| <i>Analyse du corpus à la 3^{ème} personne</i> | |
| <i>Données observables</i> | |
| <i>Dynamiques de la marche</i> | |
| <i>Dynamiques du quartier</i> | |
| - Europole en marche | Martine Leroux |

3- Marcher à l'Ile Verte

- | | |
|-----------------------------------|-------------------|
| - Présentation de l'Ile Verte | Aurore Bonnet |
| - Quand JE marche à l'Ile Verte | Rachel Thomas |
| <i>Les types de marche</i> | |
| <i>Les descripteurs</i> | |
| <i>Les situations de marche</i> | |
| - Quand TU marches à l'Ile Verte | Jean-Paul Thibaud |
| <i>Population et délimitation</i> | |
| <i>Les images du quartier</i> | |
| <i>Les régimes de la marche</i> | |
| - Quand IL marche à l'Ile Verte | Martine Leroux |
| <i>Données observables</i> | |
| <i>Dynamiques de la marche</i> | |
| <i>Dynamiques du quartier</i> | |
| - L'Ile Verte en marche | Martine Leroux |

4- Conclusion

Martine Leroux, Jean-Paul Thibaud, Rachel Thomas

1- Marches d'approche

Le Cresson entretient une histoire de longue date avec la marche. Dès l'origine du laboratoire, l'étude de la marche en milieu urbain a constitué un centre d'intérêt tout particulier et sans doute aussi un domaine paradigmatique quant aux orientations théoriques et méthodologiques qui fondaient le projet scientifique de l'équipe. Presque 30 ans après « Pas à pas », ouvrage inaugural de Jean-François Augoyard publié au Seuil en 1979, la longue marche se poursuit, prenant nécessairement des chemins de traverse et explorant des contrées nouvelles. Le travail proposé ici est plutôt teinté de pragmatisme, accordant la part belle à la marche en train de se faire.

Une triple marche d'approche est proposée ici en guise d'échauffement.

- Avec « les façons de la marche urbaine », il s'agit de cadrer notre *positionnement théorique* sur la marche en formulant très succinctement quelques arguments de base.
- Avec « la marche aux trois personnes », il s'agit de préciser notre *posture méthodologique* en ébauchant une nouvelle démarche de terrain.
- Avec « la marche en ville, une histoire de sens », il s'agit d'opérer un *balisage bibliographique* en établissant un état des lieux des travaux centrés sur les composantes perceptives et corporelles de la marche.

Les façons de la marche urbaine

Jean-Paul Thibaud

Pour l'énoncer très schématiquement, disons que notre positionnement vis-à-vis du thème de la marche en milieu urbain repose sur trois arguments de base :

1- *Diversité des manières de marcher*. Plutôt que de considérer la Marche avec un grand M, pris dans son sens générique, nous postulons l'existence d'une pluralité des manières de marcher. Autrement dit, il s'agit de faire de la marche une activité sujette à variation et à modulation, de spécifier les multiples formes qu'elle peut prendre. Les verbes d'action l'indiquent d'eux-mêmes : marcher bien sûr, mais aussi flâner, traverser, parcourir, trotter, traverser, errer, vagabonder, défiler, etc. Autant de termes donnant une tournure et une tonalité particulières à la marche. A la dichotomie marche vs. non-marche, nous substituons une palette de styles piétonniers renvoyant à chaque fois à une manière d'être spécifique. De ce point de vue, la « marchabilité » (*walkability*) d'un espace ou d'un territoire urbain n'est pas seulement affaire de degré (est-il plus ou moins marchable ?) mais aussi de modalité (quelles manières de marcher convoque-t-il ?). La question est alors de comprendre *comment on marche en ville*. Bref, les façons de la marche urbaine se rapportent ici au *plan de l'expression* ; quand nous disons « façons de la marche », nous disons par là même « manières de marcher ».

2- *La marche en train de se faire*. La marche relève d'une activité sociale qui se déroule dans le temps et qui mobilise un ensemble d'opérations pratiques. De ce point de vue, il ne s'agit pas de considérer la marche uniquement après-coup, une fois déroulée, comme un ensemble d'états passés, mais aussi au moment où elle se déroule, en tant que mouvement en acte, en fonction bien sûr d'un avant et d'un après. C'est ainsi que nous

proposons d'étudier la marche se faisant et en passant, comme un ensemble de processus dynamiques. De ce point de vue, la marche est appréhendée dans sa concrétude, comme une activité se prêtant à des expériences singulières convoquant des espaces et des temps qualifiés, comme une pratique articulant un avant, un pendant et un après. Forme particulière de mobilisation corporelle, la marche nécessite de mettre à jour autant que possible l'élan qui la porte. La question est alors d'élucider *ce qui fait marcher en ville*. Bref, les façons de la marche urbaine se rapportent ici au **plan de l'effectuation** ; quand nous disons « façons de la marche », nous disons la marche « en train de se faire ».

3- *La marche comme agencement contextuel*. La marche s'effectue toujours en contexte, dans des conditions et configurations concrètes et précises la rendant possible. Dès lors que l'on s'intéresse aux conditions de possibilité de la marche, à ce qui fait qu'une marche devient effective, on se doit de reconnaître l'extrême variété et hétérogénéité de ces facteurs contextuels. Des éléments aussi différents que la morphologie spatiale du quartier ou le projet d'aller au travail, les conditions climatiques actuelles ou le fait d'être accompagné, la longueur du trajet ou l'heure de la journée, le temps disponible à ce moment-là par l'habitant ou l'aménagement urbain, etc., sont susceptibles de se composer pour créer une situation de marche. D'ailleurs, il suffit parfois de peu de choses pour qu'un contexte se prête à la marche ou bien au contraire l'interdise. En d'autres termes, ce ne sont pas des facteurs pris isolément, indépendamment les uns des autres, qui permettent de déterminer si l'espace en question est plus ou moins propice à l'activité piétonne. Ce qui devient véritablement opératoire (ce que nous pourrions d'ailleurs appeler des « opérateurs »), ce sont précisément les agencements entre éléments, quelle que soit la nature des éléments mobilisés. La question est alors d'identifier ces diverses *constellations d'éléments pertinents*. Bref, les façons de la marche urbaine se rapportent ici au **plan de la composition** ; quand nous disons « façons de la marche », nous pensons la marche comme « agencement contextuel ».

Pour résumer ce bref positionnement théorique, nous proposons de traiter de la marche en milieu urbain et de la question de la « marchabilité » :

- en faisant valoir des manières plurielles plutôt qu'une action standard ;
- en recourant à une logique du processus plutôt qu'une logique de l'état ;
- en substituant la catégorie de l'agencement à celle du facteur déterminant.

Quelques principes guident la méthodologie de terrain que nous proposons :

1- La mise en perspectives du terrain

L'investigation de terrain est composée de trois démarches complémentaires déclinant chacune une perspective différente : à la 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} personne.

2- La mise en marche de l'enquête

Ces trois démarches reposent, chacune à leur manière, sur un dispositif d'investigation en marche. Une adéquation est recherchée entre l'approche de terrain (enquête mobilisant la marche) et l'objet de recherche lui-même (la marche en milieu urbain).

3- La mise en récit de la marche

Chacune des approches passe par l'expression verbale pour saisir et restituer les pratiques et perceptions piétonnes. Plus précisément, l'expérience de la marche en milieu urbain est appréhendée à partir des récits auxquels elle se prête et donne lieu.

Quelques indications permettant de comprendre le sens de chacune des techniques utilisées. De toute évidence, un travail d'ajustement des techniques est certainement à faire en fonction des terrains étudiés (en particulier dans le quartier de Cressy en Suisse).

La marche à la 1^{ère} personne (Je)

dérives photographiques

Le point de vue adopté ici est celui du chercheur lui-même, durant sa phase d'immersion et d'imprégnation des terrains. On a affaire ici à une exploration libre de sa part, sous la forme d'une dérive sur place, avec prise de vue photographique et enregistrement des impressions immédiates verbalisées par le chercheur. Une demi-journée de dérive par chercheur et par terrain d'étude est prévue. Une fois la découverte du terrain effectuée, un document synthétique commun est constitué, qui ressaisit et condense l'ensemble des informations et impressions recueillies (document en deux colonnes : colonne photographique et colonne description).

La marche à la 2^{ème} personne (Tu)

séquences accompagnées

C'est ici la parole des habitants qui est recueillie et enregistrée. Il s'agit de la capter à partir de « micro-trottoirs en marche » où l'enquêteur accompagne le passant durant une séquence de parcours plus ou moins longue. Cette parole en marche peut être éventuellement approfondie par la suite à l'aide d'entretiens plus longs si cela est possible (s'asseoir un moment avec la personne, fixer un rendez-vous à un autre moment). Il s'agit donc de garder cette technique d'enquête suffisamment ouverte aux aléas et possibilités rencontrées sur place. D'une manière générale, l'entretien est très peu directif. Il se déroule sur la base d'une grille d'entretien assez souple centrée essentiellement sur les motifs de la marche en ville.

La marche à la 3^{ème} personne (Il)

reconductions de parcours

Il s'agit ici de suivre des passants, d'observer leurs conduites, de manière à pouvoir restituer par la suite leurs parcours le plus précisément possible. La restitution se fait de deux manières : en retraçant le parcours sur une carte aussi précisément que possible et en composant un récit du parcours en faisant état des comportements observables au cours du trajet : événements, attitudes, rythmes, rencontres, orientations corporelles, activités.... Enregistrée sur une magnétophone portable, l'observation porte à la fois sur le rapport du passant à l'espace aménagé (action pratique) et le rapport du passant aux autres (interaction sociale).

Cette méthodologie d'investigation in situ est appliquée en Suisse par l'équipe Equiterre.

Après avoir largement occupé la littérature du début du XXI^{ème} siècle², le thème de la marche émerge à nouveau comme objet de recherche. En France et en Europe aujourd'hui, différents champs disciplinaires l'abordent en effet de front et dessinent ensemble les contours d'une véritable pensée de la mobilité (Kaplan et Laffont, 2004). Pourquoi ? Parce que la ville mute, ne cesse de s'étendre, bouleversant autant les modes et habitudes quotidiens de déplacement (mobilité résidentielle et allongement des temps de transport, remise en cause de la suprématie de la voiture, développement de modes de transport dit « doux »...) que les pré-requis des spécialistes. Outre un intérêt grandissant accordé au rôle des nouvelles technologies de la communication (internet, téléphone portable, réseau sans fil...) dans le développement d'une « hyper-mobilité », les uns et les autres s'attachent à décrire ces espaces, ces temps ou à esquisser le portrait des nouveaux « nomades urbains ». La publication récente d'ouvrages re-visitant le thème de la marche dans les champs de la littérature (Solnit, 2002 ; Le Breton, 2000 ; Schelle, 1996 ; Thoreau, 1994), de la sociologie urbaine (Urry, 2005 ; Paquot, 2004 ; Sansot, 1998 ; Tester, 1994) ou encore de la démarche artistique (Davila, 2002 ; Lugon, 2000 ; ADAGP - Musée Picasso d'Antibes, 2000 ; Frizot, 1997) atteste de cette évolution³.

Cette diversité d'approches, par la pluralité des échelles et du vocabulaire utilisés, rend cependant confuses les conceptions de la marche. Les travaux d'ingénierie et d'économie des transports, par le biais d'une analyse macrologique et systémique, mettent ainsi en avant la *dimension physique et fonctionnelle du déplacement*. Outre des enjeux en termes de développement durable et de politique énergétique, ils révèlent les rapports de causalité entre la gestion de l'accroissement du trafic routier urbain et péri-urbain (offre et qualité des moyens de transport), la remise en cause des limites géographiques actuelles de la ville et l'évolution des comportements spatio-temporels du déplacement. À l'opposé, le monde de l'art et de la littérature se préoccupe davantage de la *dimension esthétique du mouvement dans l'espace*. Si la photographie et la danse s'attachent à déchiffrer et représenter les manières dont le corps bouge dans l'espace, la littérature, elle, témoigne des sensations presque désengagées du piéton en ville. De ce point de vue, la flânerie ou la promenade, dont l'étude occupe la plupart des travaux de ce champ, ont une portée essentiellement esthétisante : elles situent le piéton en spectateur du théâtre de la rue. Révéler la *dimension sociale de la mobilité urbaine* occupe, depuis dix ans, bon nombre de recherches dans le domaine des sciences humaines. Chez les sociologues de l'action par exemple, la mobilité apparaît comme une construction pratique et perceptive : outre des aspects fonctionnels et mécaniques, elle met en jeu la capacité des piétons à vivre ensemble et à tirer parti des informations perçues de

¹ Thomas, Rachel (2007) La marche en ville. Une histoire de sens in *L'espace Géographique*, n° 1, pp.15-26

² Nous pensons aussi bien aux travaux de Walter Benjamin et Georg Simmel qu'à ceux de Lewis Mumford qui, avec des points de vue différents, alimentent la discussion sur les rôles conjoints du piéton et des transformations urbaines dans l'appréhension de la ville au quotidien.

³ Notons également la profusion d'ouvrages, et de guides, sur la marche en général, et sur la randonnée en particulier.

l'environnement. Enfin, au croisement des sciences sociales et de la conception, les récents travaux sur l'accessibilité des piétons à l'espace public urbain font valoir la *dimension sensible du cheminement*. Dépassant les approches en termes de handicap des personnes ou de situations urbaines handicapantes, ils montrent en quoi la mobilité urbaine convoque simultanément l'ambiance des lieux, la perception et les compétences motrices du piéton (Thomas, 2005).

Or, c'est précisément cette dimension perceptive et corporelle de la marche en ville qui retient ici notre attention. Le présent article se propose donc de dresser un état des lieux des travaux actuels sur la marche qui ont focalisé leur réflexion sur ces aspects. Trois champs disciplinaires sont plus particulièrement étudiés : l'anthropologie, la sociologie et l'urbanisme. Il s'agit, à travers leur revue, de révéler non seulement des points de vue particuliers sur cet acte urbain ordinaire mais aussi les convergences et divergences entre disciplines. L'article pose également la question de la pertinence d'une échelle de description et d'analyse de la marche aussi fine. Comment la prise en compte des aspects perceptifs et kinesthésiques de la marche peut-elle renouveler le questionnement sur le réaménagement des territoires piétons de la ville du XXI^e siècle ?

LA MARCHÉ : UNE TECHNIQUE DU CORPS

« *La marche : habitus du corps debout en marchant, respiration, rythme de la marche, balancement des poings, des coudes, progression le tronc en avant du corps ou par avancement des deux cotés du corps alternativement (nous avons été habitués à avancer tout le corps d'un coup). Pieds en dehors, pieds en dedans. Extension de la marche* » (Mauss, 1950, p. 380).

L'anthropologie est une des premières disciplines à avoir étudié et décrit la marche. Phénomène social total par excellence, la marche est ainsi décrite par Marcel Mauss comme une technique du corps. Précisément, elle est un acte corporel acquis, appris et donc non inné dont les traits essentiels (rythme, gestualité, allure, posture...) varient selon les cultures, les sociétés, les modes et les convenances : « je savais bien que la marche, la nage, par exemple, toutes sortes de choses de ce type sont spécifiques à des sociétés déterminées » (Mauss, 1950, p.366). Dans *Sociologie et Anthropologie*, Mauss relate ainsi les observations d'Elsdon Best concernant la façon de marcher de la femme Maori en Nouvelle-Zélande : « les femmes indigènes adoptent un certain « gait » (...) : à savoir un balancement détaché et cependant articulé des hanches qui nous semble disgracieux, mais qui est extrêmement admiré par les Maori. Les mères dressaient leurs filles dans cette façon de faire qui s'appelle « l'onioi » (...). C'était une façon acquise, et non pas une façon naturelle de marcher. En somme, il n'existe peut-être pas de « façon naturelle » chez l'adulte. À plus forte raison lorsque d'autres faits techniques interviennent : pour ce qui est de nous, le fait que nous marchons avec des souliers transforme la position de nos pieds ; quand nous marchons, nous le sentons bien » (Mauss, 1950, p. 370). Outre cette dimension culturelle, de la marche, dont l'empreinte s'incarne dans le mouvement, Mauss fait valoir sa dimension sociale (voire sociétale). « La position des bras, celle des mains

pendant qu'on marche forme une idiosyncrasie sociale, et non simplement un produit de je ne sais quel agencement et mécanismes purement individuels » (Mauss, 1950, p. 368). De ce point de vue, les façons de marcher des piétons résulteraient de prédispositions partagées à l'échelle de la société. Inscrite dans une tradition souvent séculaire, la marche, « acte traditionnel efficace » (Mauss, 1950, p. 371), engendrerait alors des tactiques d'adaptation, d'ajustement et de protection vis-à-vis de l'environnement.

Dans des ouvrages plus récents et plus directement centrés sur les questions urbaines, Pierre Sansot, lui-même grand arpenteur des villes, perpétue ce point de vue de l'anthropologie sur la marche. Chez Sansot, comme chez Mauss, marcher engage le corps... mais aussi et plus encore la pensée, les rythmes du piéton et sa perception. Précisément, la marche, chez Sansot, revêt un sens différent selon qu'elle s'effectue la nuit ou le jour. La promenade nocturne, apparentée à « la dérive de l'homme traqué » dans un de ces titres de chapitre, est ainsi une quête de soi. Elle prend une dimension initiatique dans la mesure où, par l'acte de pensée qu'elle favorise, elle participe d'une forme d'introspection et de questionnement sur soi⁴. La promenade nocturne est alors bien souvent l'apanage des personnes en souffrance pour qui l'enveloppement de la nuit favorise l'exercice de la pensée. La marche en ville et de jour est différente. Elle apparaît plus banale, plus quotidienne. Il s'agit alors, pour Sansot, de comprendre ce qui fait l'ordinaire d'un parcours en ville et ce qui dessine ses traits quotidiens. Partant de l'idée selon laquelle « la ville se compose et se recompose, à chaque instant, par les pas de ses habitants » (Sansot, 1996, p. 139), il n'aura alors de cesse de démontrer en quoi la matérialité de la ville impose des rythmes différents de marche aux citadins et, réciproquement, en quoi ces citadins, du fait de leur différence (d'âge, de statut, de familiarité ou pas avec la ville) adoptent des rythmes de marche et des modes d'appropriation de la ville particuliers. « La rue et le boulevard peuvent se distinguer, dans leurs essences, par la marche qu'ils sollicitent : plus heurtée, plus saccadée, plus sinieuse dans la rue - plus fluide, plus souple et mieux contrôlée sur le boulevard. Les hommes s'approprient la rue en fonction de leur âge, de leur situation sociale et du rythme que ceux-ci supposent. La cohésion, la nature du groupe qu'ils constituent, se lit à travers leur conduite du trottoir » (Sansot, 1996, p. 139). La marche en ville serait alors de l'ordre du décodage et de l'exploration. Sous l'emprise de la ville, « présente, prenante, puissante » (Sansot, Poétique de la ville, p. 86), le piéton se doit alors de faire face aux événements imprévus et s'arranger du déjà vécu ou du déjà vu. Dans cet investissement et cette appropriation permanentes des lieux, chaque citoyen dessinerait alors des parcours qui recomposeraient le visage de la ville : « nous parlerions de trajets chaque fois qu'un être ouvre un sillage ou imprime à son parcours une cadence reconnaissable, modifiant ainsi la face visible de l'espace urbain. (...) il s'agit non d'une forme achevée mais d'un tracé à

⁴ La mise à jour du lien entre acte de marcher et acte de penser occupe bon nombre de travaux en philosophie. Chez Kirkegaard, Rousseau et Husserl par exemple, la marche est définie à la fois comme une manière d'être au monde et comme une manière d'habiter le monde. La marche mettrait alors simultanément en jeu le corps du piéton (ou plus précisément la manière dont ce corps mouvant nourrit sa relation avec le monde) et son esprit, l'exercice de la marche et son rythme favorisant ceux de la pensée. De ce point de vue, la marche favoriserait finalement la « fabrique du monde », le corps du piéton étant entièrement pris dans une relation de construction de soi et du monde.

effectuer, non d'une structure impersonnelle mais d'une temporalité qui, à chaque instant, redistribue un fond et une forme » (Sansot, 1996, p. 144). Formulé autrement, ces « trajets » ne peuvent être compris comme des sillages dont la trace indélébile marquerait le sol à jamais, au point d'en faire des lignes d'orientation pour autrui, des chemins privilégiés de marche dans la ville. Ils sont à chaque fois les marques d'un rapport personnel et particulier à la rue, aux quartiers, à la ville ... qui, comme chez Mauss, s'incarnent dans le corps des piétons et le rythme de leur marche. Sansot relate ainsi les expériences cheminatoires particulières de quelques figures de marcheurs que sont les enfants, les amoureux, les militaires ou encore les légionnaires : « le mouvement de la rue importe à l'enfant au point qu'il ne varie guère ses actions avec les saisons : il s'assoit, seulement, plus volontiers avec les beaux jours (...). En groupe, ils délimitent, par des tracés à la craie, par des repères reconnus de tous, leur espace. Il fait bon y demeurer parce qu'ils y organisent leur propre monde, à l'abri des adultes. Il y descendent (c'est-à-dire qu'ils y dévalent) dès qu'ils en ont la possibilité (...). Point n'est besoin du terrain vague, il suffit que la rue ne soit pas trop mouvementée, qu'ils puissent disposer d'un rebord de fenêtre, de quelques marches, d'un enfoncement. Par leur immobilité, ils freinent le mouvement de la ville et, en créant ainsi une zone de repos, ils favorisent des courants, des contre-courants précieux » (Sansot, 1996, p. 140).

David Le Breton, dans un ouvrage synthétisant les travaux de la sociologie anglo-saxonne, de la littérature et de l'anthropologie sur le sujet, met une nouvelle fois en avant cette dimension corporelle de la marche. Chez cet auteur, trois niveaux de description s'entremêlent pour donner à penser les multiples facettes de cette pratique ordinaire de la ville. Dans un premier temps, la marche est d'abord défini comme une activité d'ajustement entre les piétons et l'environnement. Empruntant largement aux travaux de Ryave et Schenken, l'auteur montre ainsi en quoi cette « expérience de tensions et de vigilance » (Le Breton, 2000, p. 134) sollicite le corps. Moyen physique du déplacement, celui-ci est tout à la fois l'instrument de régulation des rythmes conjoints de la marche (imposés par le lieu, son aménagement et la présence d'autrui) et le vecteur d'ajustement des distances interpersonnelles. Technique et physique, la marche en ville obéirait donc nécessairement aux codes implicites de la vie sociale. Dans un second temps, la marche est comprise comme une activité sensible. Outre une maîtrise physique des corps et des rythmes urbains, elle met les sens à l'épreuve. Ainsi,

- La vue constitue un opérateur de la marche. C'est elle qui permet non seulement au piéton de déchiffrer l'espace qui l'entoure, de s'orienter en son sein mais aussi de détecter la présence d'autrui et d'anticiper à distance sa trajectoire. La vue est aussi un vecteur d'appropriation de l'espace parcouru : elle est la voie par laquelle le piéton discrimine les points de repère qui lui permettent de s'orienter et de mener à bien son trajet. La vue est enfin un vecteur de régulation de la sociabilité urbaine : elle organise l'espace parcouru en un certain nombre de champs de « visibilité mutuelles » qui donnent à voir, à prévoir et à organiser les actions réciproques des piétons,

- L'ouïe expose le citadin aux bruits incessants de la ville, mais constitue, dans le même temps, un canal possible de sa mise à distance. « L'homme qui marche en ville

baigne dans une sonorité souvent vécue à la manière d'un désagrément » (Le Breton, 2000, p. 135). Exposé aux nuisances sonores quasi permanentes du trafic urbain, le piéton appréhenderait la ville comme un milieu agressif, source de déplaisir et de gêne. Dans le même temps, il développerait des tactiques de protection contre cette immersion sonore subie : « la gêne est conjurée par un écran de sens, une mise à distance délibérée de la nuisance par une décision de ne plus l'entendre ou par la mise en jeu d'un imaginaire qui la désamorce » (Le Breton, 2000, p. 138). De ce point de vue, le piéton apparaît moins comme soumis aux contraintes de l'environnement sensible que comme acteur de son propre mouvement dans l'espace,

- Les dimensions tactiles et kinesthésiques, encore peu étudiées, sont décrites par David Le Breton comme des instruments de mobilisation du Soi. D'une part, elles révèlent au citadin son rapport charnel à la ville : « l'expérience de la pluie est une expérience du corps. Les gouttes frappent le visage, mouillent les cheveux, les chaussures. Elles font frissonner ou rafraîchissent, glacent parfois le passant surpris » (Le Breton, 2000, p. 142). En d'autres termes, les flux thermiques, parce qu'ils mobilisent le corps et transforment la posture, modifient l'image de soi que le piéton donne à voir aux autres. D'autre part, ces flux favorisent la sociabilité urbaine en bouleversant «le régime des apparences ». Ainsi rompues, pour un laps de temps parfois éphémères, les formalités d'usage imposées par la société s'allègent et permettent aux rencontres d'éclore,

- Les odeurs, quant à elle, en marquant les territoires parcourus d'une « empreinte olfactive » parfois tenace, accompagnent le marcheur en même temps qu'elles enveloppent son corps. Simple fragrance, l'odeur entête, enivre ou repousse, modifie le rythme et la posture autant qu'elle signe le lieu.

Dans la continuité des travaux de Rodney Watson, David Le Breton qualifie enfin la marche de « relation affective » à la ville. Permise par le point de vue qu'il adopte - celui d'aborder la marche d'abord comme une expérience charnelle - cette caractérisation le conduit à rendre compte de l'emprise des lieux sur le rythme du pas, la posture du piéton et son choix de parcours. Si « flâner nomme l'art de marcher en ville » c'est sans doute parce que « la marche urbaine est (...) un pli du corps » (Le Breton, 2000, p. 125). Elle est, dans tous les cas, une activité qui sollicite la sensorialité du piéton en même temps qu'elle se nourrit des modalités sensibles de l'espace urbain. La ville « magnétise » le pas, l'attire ou le rejette vers des zones plus ou moins attractives (les « zones d'ombre du marcheur »), en fonction de l'humeur ou de l'intuition du piéton, en fonction de sa disponibilité sensorielle également. Elle malmène son corps, lui offre le repos parfois, le heurte ou le pousse à choisir souvent entre la nonchalance des dérives urbaines et le dynamisme de ces allers-retours quotidiens.

LA MARCHÉ : UN ACTE SOCIAL ET PERCEPTIF ORDINAIRE

On retrouve cette attention portée à la dimension corporelle et visuelle de la marche chez les sociologues qui se sont intéressés à la ville. Pour autant, leur démarche diffère de celle des anthropologues. Chez ces sociologues « urbains », la description de « figures de

marcheurs » traverse bon nombre de travaux⁵. Plutôt que de les rappeler à nouveau et d'ajouter à une littérature abondante, notre choix se porte sur une lecture transversale des écrits récents de la sociologie urbaine qui, après le tournant pragmatique des années quatre-vingt-dix, envisage enfin le citoyen comme un « être de locomotion » (Joseph, 2000, p. 16). Précisément, il s'agit de dégager les traits fondamentaux qui, du point de vue de ce champ disciplinaire, caractérisent cet acte social ordinaire.

« Marcher, c'est forcément naviguer, observer et agir en même temps ; c'est ajuster son allure, sa direction, le contact physique avec l'environnement d'humains et d'objets, à l'occasion, penser aux salutations ou aux adieux, faire un mouvement de tête et, s'il s'agit de « marcher d'un même pas », signaler tout changement de rythme. Bref, c'est produire des indices de son activité au moment même de son effectuation, cadrer et marquer son déplacement avec et pour ceux qui l'observent » (Joseph, 2000, p. 18).

L'attention à l'environnement est donc une des premières caractéristiques de la marche en ville. Parce qu'elle met les citoyens en situation de co-présence, et qu'elle les oblige à négocier leurs actions respectives, la marche engage la perception. Autrement dit, sous une apparente banalité, « cette activité concertée » (Joseph, 1998, p. 18) obéit à un code de la circulation piétonne strict. Pour ceux et celles qui la pratiquent, il s'agit d'avancer dans les flux engendrés par la ville tout en évitant les collisions. L'organisation de ces « trajets de collision évitable » (Goffman, 1973, p. 22 et 25) repose cependant sur une anticipation et une préfiguration, à distance, de l'action d'autrui. Dans cet objectif, le piéton actualise un certain nombre de procédés de circulation qui, tous, font appel à ses compétences physiques (pas glissé, ajustement corporel, extériorisation), à sa culture sociale (nécessité d'une neutralité et d'une déférence en public) et à sa perception visuelle ((arrangements de visibilité, balayage visuel, coups d'oeil)⁶. Formulé autrement, la marche repose sur une mobilisation permanente des potentialités de la ville et des compétences cognitives, perceptives ou pratiques du piéton. Lee et Watson montrent ainsi comment « s'arrangent » mutuellement la marche et le regard du piéton dans l'espace public urbain : « on peut considérer la directionnalité de regard par rapport à la directionnalité de marche comme liées de façon réflexive ou s'élaborant mutuellement, et comme constituante de trajectoire (...). Par exemple, les gens organisent sur les escalators leurs lignes de conduite proxémique et cinésique conjuguées afin de signaler la règle « Tenez-vous à droite », et ainsi créent une ligne d'attente visible sur le côté droit de l'escalier roulant et permettent aux gens de monter l'escalator, en marchant sur la gauche. Deux « channels » pour mouvements d'allure différentielle sont ainsi rendus évidents visuellement et autrement » (Lee et Watson, 1992, p. 101). Cette « expérience nécessaire du cadrage » (Joseph, 1998, p. 19) garantit la sécurité des individus, la dissociation nécessaire entre l'acte de marcher et les actes parfois annexes à la marche

⁵ Nous pensons bien sûr à la figure du flâneur décrite par Walter Benjamin, à celle de l'étranger chez Georg Simmel, à celle du passant chez Isaac Joseph ou plus récemment à la figure du badaud analysée par Jean-Samuel Bordreuil

⁶ Pour une description plus détaillée des thèses de la sociologie anglo-saxonne sur ce sujet, se reporter à Thibaud, Jean-Paul (2002). *Regards en action. Ethnométhodologie des espaces publics*, Bernin, Ed. A la Croisée, Coll. Ambiances, ambiance, 262 p ; Thomas, Rachel (2005). *Les trajectoires de l'accessibilité*, Bernin, A la Croisée, 183 p.

(achat, discussion...) et le respect des règles imposées par l'ordre social. « Autrement dit, la marche ne se contente pas de déplacer la perception, elle la peuple de l'intérieur, elle l'active à l'occasion de ses rencontres avec l'environnement et fait de la pluralité une conséquence pratique de la locomotion » (Joseph, 1998, p. 18).

La gestion des situations de co-présence est une seconde caractéristique de la marche en ville. Or, et c'est l'hypothèse de Jean-Samuel Bordreuil, ces régimes d'attention visuelle à l'environnement ne sont probablement pas sans conséquence sur la « praticabilité sociale » des espaces publics urbains (Bordreuil, 2000, p. 121). En effet, selon leur mode d'investissement et de fréquentation, les lieux permettent (ou à l'inverse rendent problématiques) certains registres d'actions. S'appuyant à la fois sur une re-lecture des travaux consacrés à la figure du flâneur et sur une analyse détaillée d'un corpus de textes et de photos témoignant de l'émergence de nouvelles formes de mobilité dans le Paris du XIX^{ème} siècle, ce sociologue révèle les liens entre « régimes d'attentions visuelles à l'espace », culture urbaine et « orchestration des mobilités » (Bordreuil, 2005). Dans les années 1830, le flâneur est d'abord qualifié, du fait même de la particularité de ses modes d'attention visuelle, de spectateur de la vie urbaine. Le flâneur a en effet une activité visuelle continue, nourrie par des déplacements presque ininterrompus sur le territoire urbain. Lors de ces parcours, il se donne à voir, s'expose, mais se positionne toujours en spectateur désengagé de la vie qu'il observe. Ce régime particulier d'attention visuelle à l'espace, que l'on nomme « flottant », distingue le flâneur de deux autres « marcheurs urbains » : le badaud qui circule dans ou en marge des foules, captivé par le paysage urbain ou par l'émotion qu'il suscite et dont le régime d'attention s'apparente à de la contemplation béate ; le « lorgneur » qui scrute ses congénères et interrompt souvent leurs trajectoires physique et visuelle. Or, l'existence même de ces « types urbains » témoigne, selon Bordreuil, d'un lien entre l'organisation perceptive des lieux, les types de mobilité et le rapport à autrui qu'elle suscite. Souhaitant dépasser les limites d'une approche goffmanienne de la marche trop généraliste, Bordreuil propose donc de nouvelles pistes de travail. L'essentiel repose sur la prise en compte de la teneur problématique des situations d'ajustement des territoires. Pratiquement, il s'agit de comprendre ce qui gêne dans les empiètements subreptices des uns et des autres ou encore de découvrir les modalités d'organisation pratique et perceptive de la marche en groupe. Ces pistes-là sont abordées aujourd'hui dans le cadre d'un questionnement sur l'accessibilité des piétons à l'espace public urbain (Thomas, 2005). À travers la mise à jour d'une typologie des modes d'accès à la ville, dont la construction repose moins sur la discrimination de handicaps particuliers que sur celle d'« indices comportementaux » témoignant de rapports complexes entre milieu ambiant, action motrice et attention perceptive, ce travail rend compte du caractère accompli de la marche en ville. De ce point de vue, « l'accessibilité à l'espace public urbain apparaît clairement comme une construction pratique située qui résulte de la combinaison entre les compétences usagères du passant (perceptive, pratique, comportementale et langagière), les ressources sensibles de l'environnement » (Thomas, 2005, p.166) et ses affects.

Car l'émotion, dont l'étude reste mineure et récente dans le champ de la sociologie urbaine, est aussi un des traits fondamentaux de la marche en ville. Rodney Watson, livrant son « angoisse dans la 42^e rue », se propose de l'étudier d'abord comme « un phénomène public transparent », ensuite comme un « phénomène résultant d'un dispositif culturel complexe » (Watson, 1995, p. 199). Marcher dans Time Square, nous dit-il, engage le piéton dans une expérience paradoxale. Pourquoi ? D'une part, parce que cet acte social ordinaire participe d'une certaine fascination chez le passant, l'atmosphère du lieu ayant une véritable emprise sur le corps et l'attention. D'autre part, parce que marcher dans Time Square suscite une sensation de mal-être, le piéton étant exposé au regard du public et soumis aux risques de « perdre la face » (Goffman, 1973). Or, une manière de comprendre cette émotion en public consiste, pour Watson, à se préoccuper moins de l'état mental du piéton au moment du parcours ou du contexte social de la rue qu'à l'étudier comme un élément intrinsèque au caractère public du lieu. De ce point de vue, le sentiment d'angoisse et d'incongruité qu'il ressent lors de ses déplacements dans Time Square naîtrait d'une méconnaissance des règles implicites de comportement dans le lieu et d'une visibilité si grande de cette méconnaissance qu'elle en deviendrait un « observable » : « mes peurs se rapportent à ma présence dans l'espace public de Time Square, en tant que « lieu » d'observation interpersonnelle et, potentiellement, de coups d'oeils « focalisés » ou de regards informés. J'en suis ainsi venu à me préoccuper de contrôler les regards à mon endroit et de contrôler mon apparence visuelle pour ces regards (y compris, comme objets de ces regards, d'initier le moment où ils sont lancés) » (Watson, 1995, p. 200). En d'autres termes, en tant que piéton dans Time Square, Rodney Watson ne détiendrait pas le savoir nécessaire et partagée par la communauté habitant quotidiennement le lieu pour se comporter (physiquement et visuellement) selon les codes implicites du lieu. En se donnant à voir malgré lui comme un piéton « hors catégorie », il s'exposerait alors à une menace potentielle (d'ordre physique, verbale ou visuelle) qui ferait naître en lui un sentiment de peur. Autrement dit, la réflexivité à l'œuvre dans la marche organise aussi bien les procédures physiques et perceptives que l'émotion et donc l'expressivité des corps. De ce point de vue, largement partagé par les ethnométhodologues, « perception et expression constituent deux versants indissociables de l'organisation sociale de la marche » (Thibaud, 20002, p. 41). « Ainsi, rien n'est plus caractéristique de l'individu que les manières de se déplacer, les manières de faire, les manières de se faire voir, évidemment parce qu'elles disent ses manières d'être. Elles témoignent de ce qui l'agite en profondeur et de ce qui le nourrit. C'est ce qui fait l'essence singulière de l'acte de marcher : nous effectuons une simple translation spatiale et sommes à la fois transportés par une rêverie qui nous ouvre les portes du sensible (...) » (Valin, 2005, p. 2).

LA MARCHÉ, INSTRUMENT DE COMPOSITION DE LA VILLE

Or cette rêverie à l'œuvre dans la marche à pied, et la perception des lieux qui la soutient, constituent des instruments de lecture et de recomposition de la ville.

« Ainsi les déambulations quotidiennes par lesquelles nous allons et venons, nous hâtant ici jusqu'à la course, nous attardant ailleurs jusqu'à la pause ou même jusqu'au séjour, avaient l'air d'obéir aux injonctions muettes de l'espace urbain (...). Mais voici que, pas à pas, les traces configurées au gré des préoccupations ordinaires mettent la ville en état de décomposition et sapent les fondements de la représentation qu'on en donne habituellement » (Augoyard, 1979, p. 127)

Ce point de vue, adopté par des auteurs aux franges de l'urbanisme, de la philosophie ou de la géographie, tend aujourd'hui à renouveler les manières de concevoir la ville piétonne. Deux raisons peuvent être invoquées pour expliquer cet état de fait. Tout d'abord, ces travaux remettent en cause l'idée d'une adéquation stricte entre espace conçu et espace vécu : la ville, et plus largement le territoire urbain, existe et fonctionne d'abord à travers les usages qu'en font les piétons. C'est alors cette complexité des usages qu'il s'agit de révéler pour mieux la comprendre et pour transmettre aux concepteurs ou aux aménageurs des outils de dialogue et de projet. Jean-François Augoyard, le premier, a porté attention à ces pas qui, jour après jour, reconfigurent la ville au-delà de la logique du conçu. Interrogeant les habitants du quartier de l'Arlequin sur leurs trajets piétons ordinaires, il montre ainsi en quoi et comment la marche constitue la ville en même temps qu'elle la déréalise. « Le référent des cheminements n'est pas la simultanéité d'un ensemble spatial planifié, mais à chaque moment de la déambulation, la coexistence des différentes instances impliquées dans la vie quotidienne. L'explication, le développement en mouvement de cette coexistence ressemblent à une sorte de création par quoi l'espace investi prend telle ou telle qualité selon le moment, mais n'a plus de permanence en soi » (Augoyard, 1979, p. 20). Sa démarche, originale, se démarque des recherches anthropologiques et sociologiques précédentes. Si ces dernières se sont focalisées sur la marche comme mise en jeu du corps, le travail de Jean-François Augoyard remet à jour une sociologie des sens laissée en friche depuis la fin du XIXe siècle. Ce qui l'importe, c'est de démontrer qu'au-delà du bâti qui structure non seulement le paysage urbain mais aussi les trajectoires piétonnes, les ambiances de la ville enveloppent le piéton, le malmènent, le retiennent parfois... s'offrant alors comme autant de ressources pour s'approprier l'espace. L'apport premier de ces travaux réside ainsi dans cette « rhétorique cheminatoire » qui rend compte des styles de déplacement propres à chaque habitant et de la manière dont ces styles s'accordent ou s'opposent au bâti bien sûr, aux ambiances architecturales et urbaines surtout. Quatre types de figures sont ainsi successivement mises à jour : les figures élémentaires, les figures polysémiques, les figures de combinaison et les figures fondamentales. Toutes témoignent d'un code d'appropriation et de re-création des lieux particulier, propres à un habitant et à un espace-temps donné du parcours urbain, et dont la logique intrinsèque dépasse souvent l'apparence du visible. Le second apport de ces travaux réside dans la révélation de trois dominantes dans ces modes d'habiter et de pratiquer l'espace-temps urbain : la tendance « rétentionnelle » consistant pour le piéton à opposer l'espace du logement à l'espace extérieur ; la tendance « protentionnelle » consistant à orienter son mouvement et son parcours vers un objectif défini ; enfin, une tendance mixte dite « de composition eurhythmique de protension et de rétention », caractérisée par une variation des rythmes de cheminements selon les

changements d'ambiances ou de cycle nycthéral. De ce point de vue, « tout cheminement, tout habiter se donnent non seulement comme structures, figures mais aussi comme configuration, structuration c'est-à-dire déformation du bâti tel qu'il était conçu et recréation de l'espace par le sentir et la motricité » (Augoyard, 1979, p. 119).

La seconde raison avancée pour comprendre cette influence d'une philosophie ou d'une géographie des usages sur les modes de conception et d'aménagement de la ville est celle précisément d'une perméabilité de la réflexion à cette notion de « motricité » et à la logique du « faire ». Usuellement, le terme « motricité » désigne « l'ensemble des fonctions biologiques assurant le mouvement » (Robert, 2002). La motricité renvoie donc à la capacité de tout organisme vivant à bouger une ou la totalité de ses parties. Cette définition fait cependant débat dans les disciplines actuellement engagées dans la réflexion sur la marche du piéton en ville. Pour certains, la motricité « connote la dimension spatiale, technique et fonctionnelle de la mobilité » (Amphoux, 1999, p. 43 ; Amphoux, 2004, p. 137). Dans cette pensée fonctionnaliste, elle renvoie à la nécessité de gérer les flux (de personnes, d'information ou de marchandises) et le désordre créé par ces flux dans les infrastructures urbaines. Pour d'autres, la motricité n'est pas réductible au seul fait de se déplacer entre un ou plusieurs points de l'espace⁷. Elle engage, de manière plus fondamentale, la manière dont le piéton éprouve l'espace. Au-delà de son trajet et des actions qu'il a à accomplir pour le mener à bien, c'est donc la question de ses sensations et de la façon dont l'environnement l'affecte qui devient prépondérante. Or, ce débat, loin d'immobiliser les travaux en cours, renouvèlent les registres de description et d'analyse de la marche autant que les objets d'étude qui lui sont apparentés. Ainsi, outre les conditions physiques et sociales d'un *déplacement* dans l'espace, c'est à l'emprise de l'environnement sur les rythmes, les postures du piéton ou ses choix de parcours que l'on s'intéresse. Sonia Lavadinho et Yves Winkin ouvrent à ce sujet une piste d'étude originale. Conscients de l'enjeu environnemental que représente aujourd'hui la « prise de pouvoir » de la marche à pied sur les autres modes de locomotion, ils réfléchissent aux moyens et conditions à mettre en œuvre pour inciter le citoyen à la marche et renforcer la place du piéton en ville. L'intérêt de leur proposition réside dans le lien qu'ils donnent à penser entre la dimension symbolique des aménagements urbains ou privés et la marche elle-même. Outre les infrastructures et dispositifs urbains dédiés à la marche, les accessoires embarqués par le piéton lors d'un parcours en ville (baladeurs, clés usb, vêtements particuliers...) participeraient d'un renforcement des « territoires du moi » : « loin de constituer de simples supports de facilitation de la marche, les multiples accessoires contemporains contribuent véritablement à l'émergence du marcheur en tant qu'acteur urbain à part entière » (Lavadinho et Winkin, 2005, p. 2). Or, en renforçant chez le piéton un sentiment d'égalité vis-à-vis des autres véhicules partageant l'espace public urbain, ils

⁷ Dans la tradition phénoménologique par exemple, la motricité revêt une dimension fondatrice. Elle définit une forme de participation de l'être au monde, de l'ordre de l'impulsion. Précisément, elle désigne l'acte original par lequel l'homme répond dans l'immédiateté aux sollicitations (visuelles chez Merleau-Ponty) de l'environnement. La motricité réfère ainsi à une expérience pathique et restrictive du monde, c'est-à-dire non réflexive, de l'ordre du sentir, pendant laquelle l'homme s'éprouve comme un être en devenir.

lui permettraient également d'accroître son emprise sur la ville et de « reprendre (...) une place historiquement première » (Lavadinho et Winkin, 2005, p. 2). La prise en compte de cette dimension symbolique de la marche en ville, et un intérêt accru porté à la manière dont les piétons marchent quotidiennement dans l'espace public urbain, pourrait alors, sinon compenser, du moins infléchir des parti-pris parfois très lourds faits en matière d'urbanisme et d'aménagement de l'espace.

CONCLUSION

Marcher en ville : un art ancestral qui, entre pratique itinérante de l'espace, mise en jeu de la sensorialité du piéton et construction perceptive de la ville, peut prétendre aujourd'hui à retrouver toute sa place et toute son importance dans les milieux urbains du XXIème siècle. Voilà résumé, en quelques lignes, l'essence même des propos de ces anthropologues, de ces sociologues et de ces urbanistes qui s'emparent aujourd'hui de cette thématique de la marche urbaine et qui, pour certains, la posent comme un « opérateur possible de nouvelles formes de renouvellement urbain » (Amphoux, 2004).

Nous adhérons à cette proposition. Mais pour des motifs quelque peu différents de ceux présentés dans cette revue thématique. Si la marche doit retrouver non pas un droit de cité mais une place centrale dans nos villes et dans les mégalo-poles du monde, c'est moins parce qu'elle représente un enjeu de la durabilité ou du renouvellement urbain que parce qu'elle constitue, dans son essence même, *une activité d'ancrage du piéton à la ville*. Formulé autrement, même dans sa fonctionnalité la plus ordinaire, la marche permet au piéton d'ETRE urbain et de FAIRE la ville. Cette activité d'ancrage se décline sous divers registres :

- Ancre *pratique* : Sous l'apparente banalité d'une technique commune ancrée dans les corps, la marche met le piéton « en prise » avec la ville. Tirant parti des qualités de son environnement, détournant parfois ses défauts, le piéton adopte ainsi des « types de marche » particuliers qui, en retour, dessinent les visages pluriels de la ville,

- Ancre *social* : « Une promenade en commun est aussi une unité parce qu'elle réunit, pour quelques heures peut-être, un certain nombre d'individus animés par une intention commune, par exemple se dégourdir. Les marcheurs ne sont pas simplement juxtaposés dans ce cas, mais entrent dans une action réciproque des uns avec les autres » (Simmel, 1981, p.50). Il s'agit alors de comprendre ces processus à l'œuvre et la manière dont ils influent sur le cours de la marche,

- Ancre *perceptif* : Marcher, outre se déplacer dans un lieu ou d'un lieu à l'autre, c'est se laisser envelopper par le magma sonore de la foule un jour de solde ou se sentir « retenu » par la granulosité particulière d'un boulevard urbain. Or, cette « emprise » sensible de l'environnement met en forme les points de vue perceptifs du piéton sur la ville,

- Ancre *affectif* : La ville, enfin, tour à tour, malmène, angoisse, égare, épuise, fascine, attire... mettant en jeu, au gré des pas, la sensorialité du piéton et sa motricité.

Comment penser alors cette dimension d'ancrage de la marche urbaine ? Deux pistes d'étude nous semblent aujourd'hui pertinentes. La première est d'appréhender cette thématique de la marche urbaine comme un véritable objet de recherche. Or, outre la proposition de Sonia Lavadinho et Yves Winkin, peu de recherches l'ont abordé comme tel. À chaque fois, chez les auteurs dont nous venons d'exposer les travaux, elle est un instrument pour penser la dimension socioculturelle, sociale ou perceptive de l'habiter. Notre proposition diffère : il s'agit de l'aborder de front, pour elle-même, dans sa banalité certes mais aussi dans la complexité des « manières de faire », des situations et des affects qui la composent. Or, et il s'agit là de la seconde piste d'étude envisagée, un tel programme de travail exige probablement que nous nous interroguions davantage sur le caractère sensuel, voire quasi charnel, de la marche. Car, si finalement, faire quelques pas en ville, c'est autant rencontrer le bitume que des corps en mouvement, il faut aussi se rappeler que « cette coprésence est matière, et non seulement abstraction conversationnelle, et que le langage corporel mérite autant l'attention que la rhétorique du parler-ensemble » (Joseph, 2000)

BIBLIOGRAPHIE

ADAGP, Réunion des Musées Nationaux, Eds (2000). *Un siècle d'arpenteurs. Les figures de la marche*. Catalogue d'exposition du musée Picasso d'Antibes, 336 p.

Amphoux, Pascal (1999). « Motricité, mouvance, émotion ». *Europas 5, résultats européens*, Editions Europas, Paris, pp. 42-52

Amphoux, Pascal. (2004). « Marcher en ville ». *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n° 97, pp. 137-140

Andan Olivier, Faivre D'Arcier B., Lee-Gosselin M. (2000)(sous la dir. de). *L'avenir des déplacements en ville*. Actes du colloque international 11e entretiens Jacques Cartier, Lyon, 7-9 décembre 1998

Augoyard, Jean-François (1979). *Pas à pas. Essai sur le cheminement quotidien en milieu urbain*. Paris, Ed. du Seuil, 186 p.

Bassand, Michel et Kauffman, Vincent (2000). Mobilité spatiale et processus de métropolisation : quelles interactions in Bonnet Michel et Desjeux Dominique, *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, pp. 129-140

Benjamin, Walter (1982). Le flâneur in *Charles Baudelaire. Un poète lyrique à l'apogée du capitalisme*. Traduit de l'allemand et préfacé par Jean Lacoste, d'après l'édition originale établie par Rolf Tiedemann. Paris, Payot, pp. 55-98

Bonnet Michel et Desjeux Dominique (2000). *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, 224 p.

Bordreuil, Jean Samuel (2005). Culture, attentions visuelles et orchestrations des mobilités in *Les sens du mouvement*, Paris, Belin, pp. 207-215

Bordreuil, Jean Samuel (2000). Micro-sociabilité et mobilités dans la ville in Bonnet Michel et Desjeux Dominique, *les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, pp.109-125

Careri, F. (2002). *Walkscapes. Walking as an aesthetic practice*. Barcelona, Editorial Gustavo Gili.

Chelkoff, Grégoire ; Thibaud, Jean-Paul. (1996). *Ambiances sous la ville. Une approche écologique des espaces publics souterrains*. Grenoble, Cresson

Conseil Suisse de la Science (1997). *Des mobilités à la mobilité. Vers un paradigme intégrateur*. Berne, CSS, 250 p.

- Davila, Thierry. (2002). *Marcher, créer. Déplacements, flâneries, dérives dans l'art de la fin du XXIème siècle*. Paris, Editions du regard, 192 p.
- De Certeau, Michel (1980). *L'invention du quotidien : arts de faire*. Paris, Union Générale d'Édition, 375 p.
- Fargue, Louis Pierre (1932). *Le piéton de Paris*. Paris, Gallimard, 304 p.
- Frizot, Michel (1997). Comment on marche. De l'exactitude dans l'instant, *La revue du Musée d'Orsay*, n° 4, printemps 1997, pp. 74-83
- Gibson, James J. (1986). *The ecological approach to visual perception*. London, LEA.
- Gilbert, Margaret (2003). *Marcher ensemble. Essai sur les fondements des phénomènes collectifs*. Paris, PUF, 191 p.
- Goffman, Erving (1973). *La mise en scène de la vie quotidienne : les relations en public*, traduit de l'anglais par A. Kihm, Paris, Minuit, 372 p.
- Joseph, Isaac (2000). Décrire l'espace des interactions in *Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographies à Cerisy*, Paris, Belin, pp.49-55
- Joseph, Isaac (1998). *La ville sans qualités*. Paris, Ed. de l'Aube, 209 p.
- Joseph Isaac et alii (1995)(sous la dir. de). *Gare du Nord : mode d'emploi*. Programme de recherches concertées, Plan Urbain-SNCF-RATP, Paris, Ed. Recherches
- Joseph, Isaac (1984). *Le passant considérable. Essai sur la dispersion dans l'espace public*. Paris, Méridiens,
- Kaplan, Dominique et Laffont, Hubert (2004) *Mobilités.net. Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris, FING-LGDG, 380 p.
- Kracauer, Siegfried (1995). *Rues de Berlin et d'ailleurs*. Paris, Gallimard, 184 p.
- Laousse, Dominique (2004). Chronosapiens, le navigateur urbain in Kaplan, Dominique. et Laffont, Hubert (2004) *Mobilités.net. Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris, FING-LGDG, pp. 50-53.
- Le Breton, David. (2000). Marche urbaine in *Eloge de la marche*. Paris, Editions Métailié, pp. 121-146
- Livingston, Eric. (1987). Pedestrian Traffic Flow. *Making sense of ethnomethodology*. London, Routledge and Kegan Paul, pp. 21-27.
- Lugon, Olivier (2000). Le marcheur. Piétons et photographes au sein des avant-gardes, *Études photographiques*, n° 8, pp. 69-91
- Mauss, Marcel (1950). Les techniques du corps in *Sociologie et anthropologie*, Paris, P.U.F, pp. 365-386
- Merleau-Ponty, Maurice (1987). *Phénoménologie de la perception*. Paris, Gallimard, 531 p.
- Munford, Lewis (2001). *Le piéton de New York*, Paris, Editions du Linteau, 194 p.
- Orain, Hélène (1997). Du côté des trajets. Types de mobilités quotidiennes in *Les sentiers du quotidien : rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville*, Paris l'Harmattan, pp. 97-119
- Paquot, Thierry. (2004). L'art de marcher dans la ville. *Esprit*, pp. 201-214
- Ryave A. Lincoln, Schenken James N. (1975). « Notes on the art of walking ». *Ethnomethodology, Selected readings*, Middlesex, Roy Turner (ed.) Penguin Education, pp. 265-274
- Sansot, Pierre (1998). *Du bon usage de la lenteur*, Paris, Payot, 203 p.
- Sansot, Pierre (1996). Marcher, marcher dans la ville... in *Poétique de la ville*, Paris, Armand Colin, 1ère édition 1971, pp. 138 -145
- Schelle, Karl-Gottlob (1996). *L'art de se promener*. Paris, Rivages poche/Petite bibliothèque, 171 p.

- Simmel, Georg (1981). *Sociologie et Epitémologie*. Paris, PUF, 238 p.
- Solnit, Rebecca (2002). *L'art de marcher*. Arles, Actes Sud, 400 p.
- Thibaud, Jean-Paul (2002). *Regards en action. Ethnométhodologie des espaces publics*, Bernin, Ed. A la Croisée, Coll. Ambiances, ambiance, 262 p.
- Thomas, Rachel. (2005). *Les trajectoires de l'accessibilité*. Bernin, A la Croisée, Coll. Ambiances, ambiance, 183 p.
- Thomas, Rachel (2004). « L'accessibilité des piétons à l'espace public urbain : un accomplissement perceptif situé ». *Espaces et sociétés : architecture et habitat dans le champ interculturel*, n° 113/114, pp. 233-249
- Thomas, Rachel (2004). Quand le pas fait corps et sens avec l'espace. Aspects perceptifs et expressifs de la marche en ville, *Cybergéo : revue européenne de géographie*, n°261, Disponible sur : <http://193.55.107.45/eurogeo2.htm> (consulté le 10 mars 2004)
- Thoreau, Henry David (1994). Marcher in *Désobéir*, Paris, Ed. de l'Herne, pp. 79-124
- Urry, John (2005). *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie*. Paris, Armand Colin, 253 p.
- Urry, John et Sheller, Mimi (2004). Le nouveau paradigme de la mobilité in Kaplan Dominique.et Laffont Hubert, *Mobilités.net. Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris, FING-LGDG, pp. 30-37
- Valin, Yannick (2005). *Sur l'intime au détour du chemin : cheminement physique et processus artistique*. Mémoire de master 2 : spécialité professionnelle - développement culturel et direction de projet, Faculté d'anthropologie et de sociologie, Université Lumière Lyon 2
- Walser, Richard (1987). *La promenade*. Paris, Gallimard, 116 p.
- Watson, Rodney (1995). « Angoisse dans la 42e rue ». *Raison pratique n°6 : la couleur des pensées* sous la dir. de Patricia Paperman et Ruwen Ogien, Paris, EHESS, pp. 196-216
- Winkin, Yves et Lavadinho, Sonia. (2005). « Quand les piétons saisissent la ville. Éléments pour une anthropologie de la marche appliquée à l'aménagement urbain ». *MEI « espace, corps, communication »*, n° 21.
- Winkin, Yves et Lavadinho, Sonia. (2005). « Les territoires du moi : aménagements matériels et symboliques de la marche urbaine ». *Actes du colloque « développement urbain durable »*, université de Lausanne, 2005
- Wolf, M .(1973). Notes on the Behavior of Pedestrian in *People in Places. The sociology of the familiar*. Ed. by Birenbaum A. and Saejarin E., New York, Praeger Publishers, pp. 35-48

2- Marcher à Europole

Les résultats du travail d'investigation in situ sont présentés terrain par terrain, Europole tout d'abord, Ile Verte ensuite. Pour chaque terrain, cette présentation se présente en cinq volets :

- 1) une présentation succincte du quartier
- 2) les résultats de la marche à la 1^{ère} personne
- 3) les résultats de la marche à la 2^{ème} personne
- 4) les résultats de la marche à la 3^{ème} personne
- 5) une petite synthèse du quartier

En ce qui concerne Europole, la présentation des résultats (enquêtes à la 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} personne) est précédée d'un bref exposé des outils d'analyse des corpus, et ce, pour les trois personnes. Pour chaque corpus, un petit texte précède donc les résultats eux-mêmes, ce texte donnant les indications principales de la manière dont ont été lues et analysées les données en question. La dernière partie consiste à croiser et de ressaisir les résultats obtenus à l'aide des trois techniques d'investigation afin d'en faire une petite synthèse par quartier.

Présentation de Europole

Aurore Bonnet

Le quartier Europole est une zone de forme triangulaire qui marque l'interface entre trois quartiers grenoblois importants. En premier lieu, Europole s'appuie sur la gare SNCF qui constitue une de ses limites. L'emprise des voies de chemin de fer est la limite de transition entre le centre ville et le quartier Europole. Deuxièmement, il trouve une autre limite à travers le cours Berriat. Ici s'opère par son franchissement le passage au quartier ancien et populaire de Grenoble, le quartier St Bruno. Enfin, sa dernière limite correspond, rue Félix Esclangon, au début du pôle scientifique d'étude nucléaire. Le caractère très routier de cette rue en fait une frontière à lui seul.

Comme Europole se trouve au croisement de plusieurs quartiers spécifiques, cela apparaît aussi à travers les caractéristiques du bâti, c'est un quartier très contrasté. Au Sud, le long du cours Berriat et jusqu'à la rue René Thomas, les immeubles de villes du 19^{ème} siècle, peu hauts, sont le reflet du quartier St Bruno. Le long de la gare, sous l'impulsion du World Trade Center et de ses immeubles massifs aux parois miroitantes, et de l'école de commerce, imposant vaisseau noir, de nouvelles constructions sont récemment venues renouveler le quartier. S'inscrivant dans les lignes lisses et très designées de l'architecture contemporaine, cette zone accueille le palais de verre de la nouvelle cité judiciaire, des parkings, la cité scolaire internationale, des immeubles de standing (logements et hôtellerie). La "poche" située entre la rue René Thomas et la rue du Vercors constitue l'espace où se mélangent ses deux grandes typologies bâties. L'ambiance des rues n'est pas sans lien avec ces dernières. Le cours Berriat est un des axes majeurs du quartier. Le passage des lignes de tram A et B, l'arrêt St Bruno, tous les commerces qui s'y trouvent, en font un espace attractif et très fréquenté. Le midi, en complément de l'offre

de transport, toutes les formes de restauration y sont proposées (sandwicheries, boulangeries, restaurants, cafés, etc.).

Autre axe important, la rue Pierre Sépard qui longe l'école de commerce et le palais de justice. Elle supporte la ligne B du tram, qui arrive du cours Berriat par la rue Abbé Grégoire et part en direction de la cité scolaire internationale. Si l'amorce de cette rue est étroite en venant du cours Berriat, à partir de l'école de commerce, l'espace se dilate, les façades s'éloignent laissant place au parvis de l'école de commerce et à de larges trottoirs qui mènent jusqu'à la rue Félix Esclangon. Une partie du trottoir se confond avec les voies de tram, seuls les quais de l'arrêt "palais de justice" et leur surélévation distinguent les espaces. Après la bifurcation du tram en direction de la place de Sfax, de larges plates bandes végétalisées découpent le trottoir et offrent deux passages, l'un le long des façades, l'autre, plus étroit, le long des voitures en stationnement du côté de la chaussée. A partir du palais de justice, cette rue est assez peu fréquentée par les piétons, même s'il y a quelques services à proximité de la rue Esclangon. Cependant, le pôle scientifique, matin et soir, draine quelques piétons en provenance ou à destination de la gare SNCF. Proche des caractéristiques de la rue Pierre Sépard, il y a l'avenue Doyen Louis Weil, située entre le World Trade Center et la cité scolaire internationale. Cette rue très large, à la vue dégagée sur le massif de la Chartreuse, aux parois lisses et aux larges trottoirs sans obstacle, donne une grande impression de vide. A part quelques personnes qui, d'un pas pressé, regagnent leur voiture, l'endroit est plutôt désert. La rue Félix Esclangon, qui a été citée au début comme une des limites du quartier, est un axe très routier, la circulation y est importante et rapide. Elle ne semble pas être une rue destinée aux piétons. Même si quelques aménagements ont été réalisés entre la rue Doyen Louis Weil et la rue Sépard dans le prolongement des nouvelles façades qui venaient la border, au-delà, le soin apporté au traitement du sol, disparaît rapidement.

Pour finir cette présentation des rues qui sillonnent le quartier, il faut aussi évoquer la rue du Vercors. A la limite entre le réseau ancien des petites rues à sens unique avec un stationnement unilatéral, la rue du Vercors est prise entre les deux typologies. Au contact de la rue Sépard et jusqu'à l'intersection avec la rue Morel, les entrées des immeubles sont dallées, végétalisées, les trottoirs bordés d'arbres sont ombragés. Puis en direction de la rue Esclangon, les aménagement relèvent des rues anciennes où les trottoirs ondulent en raison des abaissements liés aux différentes entrées (immeuble, garage, etc.). Enfin, il faut indiquer la rue Abbé Grégoire, où passe la ligne B du tram et qui est très empruntée par les piétons. Elle assure la liaison la plus directe et la plus courte entre la rue Pierre Sépard et le cours Berriat. Elle donne à lire à travers son environnement construit, la transition entre les deux types de bâti. La coprésence des voies du tram et de l'école Anthoard a apporté des aménagements sécuritaires de protection du trottoir. Les personnes cheminent le long de petites barrières métalliques blanches, qui sont disposées en chicane à l'intersection avec le cours Berriat. On peut encore relever trois places sur le quartier, elles sont toutes assez différentes. La place Firmin Gautier est un espace de recollement entre les différents tissus urbains. Elle est située à l'intersection des rues d'Alembert, Thomas et du Vercors, le long de la rue Sépard. Ombragée, le sol fait l'objet de traitements différenciés (bitume, béton, gravillons), elle est souvent investie, d'une

part par l'installation des terrasses des cafés et restaurants à proximité, d'autre part par le mobilier urbain qui réserve des espaces de séjour où il est possible de s'asseoir. La place Schuman, située au cœur du World Trade Center, elle est enfermée entre les parois vitrées. Connectée aux rues Pierre Sépard et Doyen Louis Weil par des arches, c'est un espace très venté. Mis à part quelques personnes qui fument leur cigarette dehors à proximité des portes des bâtiments, cette place est essentiellement traversée. Ces mouvements s'effectuent entre l'entrée du passage souterrain de la gare, marquée par un auvent auquel s'accroche une colonne d'ascenseur et où s'ouvrent un escalier abrupt, et les deux arches. La troisième place se trouve au bout de l'avenue Doyen Louis Weil, devant la cité scolaire internationale. La place de Sfax apparaît comme un espace où l'on peut s'asseoir à la vue des nombreux bancs installés. Elle sert surtout aux jeunes étudiants.

Le quartier Europole apparaît fortement marqué par sa dimension tertiaire. Les temporalités jour/nuit et semaine/week-end sont notables, à part le cours Berriat qui reste toujours plus actif, plus fréquenté. On y rencontre beaucoup plus de personnes qu'à l'Île Verte, les gens passent, traversent le quartier. Son environnement construit et aménagé contrasté semble assez intéressant quant à la question du rythme de la marche en ville.

Analyse du corpus à la 1^{ère} personne

Dans cette première phase d'analyse des données de terrain, les corpus « à la 1^{ère} personne » nous confrontent à quatre recueils de paroles enregistrées *in situ* lors d'une période d'immersion libre des enquêteurs dans les quartiers Europole et Ile Verte de Grenoble. Ces paroles, hétérogènes dans leur forme et dans leur contenu, restituent aussi bien les perceptions, les ressentis que les pratiques piétonnes expérimentées ou observées lors de ces parcours libres dans les deux quartiers. Elles sont accompagnées d'une série de photos qui illustrent les propos recueillis.


L'analyse de cette « parole en marche » a consisté à **faire valoir les liens entre d'une part l'exercice de la marche (c'est-à-dire son effectuation pratique), le ressenti que cette pratique de la marche induit parfois et d'autre part les situations (spatiale, sociale, sensible) qui sont à la fois déterminées par cet exercice et qui le permettent ou le contraignent.** De ce point de vue, la phase d'immersion induit une spécificité par rapport aux deux autres phases de l'enquête de terrain. D'une part, elle pousse à son extrême la posture de « l'indifférence » proposée par les ethnométhodologues en immergeant l'enquêteur dans des contextes pratiques et sociaux auxquels il prend part et qu'il constitue de manière tacite avec les autres piétons. D'autre part, cette technique d'enquête met directement en jeu le corps et les émotions de l'enquêteur, celui-ci étant effectivement « en prise » constante avec les pratiques qu'il observe. Si cet « ancrage » dans le tissu vivant de la ville n'est pas sans conséquence sur la manière dont le chercheur appréhende et observe les comportements piétons de ses congénères, la posture adoptée ici est donc celle de l'acceptation d'une subjectivité à l'œuvre dans la ville. Au-delà de la logique des personnes qui transparait dans chacun des textes produits, c'est donc la communauté de perceptions, de ressentis et de pratiques piétonnes expérimentées ou observées qu'il s'agit de faire valoir. Pour répondre à cette question **des conditions (sociales, pratiques, émotionnelles) et des manières de marcher en ville**, les textes ont été analysés selon le filtre suivant :

NOM DU LIEU

QUALIFICATION DE LA MARCHÉ (Colonne 1)	TEXTE DE REFERENCE PHOTOS ILLUSTRATIVES (Colonne 2)	ELEMENTS MIS EN JEU DANS LA MARCHÉ (Colonne 3)	DESCRIPTEUR (Colonne 4)
		<i>Construit</i> <i>Sensible</i> <i>Social</i>	

La colonne 2 du tableau reprend, sans les modifier, l'ensemble des textes et des photos, produit *in situ* sur chaque lieu traversé par les enquêteurs. Selon les lieux, la colonne 2 comprend donc au moins 1 texte et au plus 4 textes. Le premier travail opéré sur ces écrits a été de repérer en gras les éléments du discours portant exclusivement sur la thématique de la marche : notation d'une variation d'allure, d'un changement de trajectoire, d'un séjour par exemple. Le second travail a ensuite consisté à isoler, dans la colonne 3 du tableau d'analyse, les éléments du contexte mis en jeu directement dans la marche : présence de terre battue au sol, pépiement des oiseaux, vacarme du drone urbain, attroupements éphémères... . Une fois isolés, ces éléments ont été classés selon 3 « rubriques » déclinant chacune les dimensions de la ville ou du lieu impliquées dans l'exercice de la marche : la dimension construite qui réfère aux conditions architecturales et aménagées d'un parcours en ville (gabarit des lieux, types de revêtement de sol...), la dimension sensible témoignant d'une relation de co-détermination entre les ambiances sonores, tactiles, visuelles ou lumineuses et la pratique de la marche, enfin la dimension sociale décrivant le type de sociabilité publique mis en jeu par ou dans la marche. Le tableau ci-dessous donne un premier exemple de l'application de cette grille d'analyse à la place Firmin Gautier (quartier Europole à Grenoble) :

Place Firmin Gautier

QUALIFICATION DE LA MARCHÉ	TEXTE DE REFERENCE PHOTO ILLUSTRATIVE	ELEMENTS MIS EN JEU DANS LA MARCHÉ	DESCRIPTEUR DE LA MARCHÉ
<p>CROISEMENTS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Multiplicité et entrecroisement des trajectoires. Noeud - Marche rapide, fonctionnelle. Passer ici pour aller vers - Contradiction/paradoxe entre l'aménagement du lieu qui favoriserait la marche et le fait que la marche ne peut être de l'ordre de la flânerie 	<p>Station de tram. Des trajectoires qui s'entrecroisent : les piétons qui stationnent à l'arrêt de tram, ceux qui descendent ou montent dans le tram, les piétons qui vont et viennent entre la place Firmin Gautier et la place Schuman, les piétons qui circulent le long de la rue Pierre Séward, sur le trottoir de gauche quand on regarde en direction du cours Berriat. Un point commun de tous ces piétons : marche assez rapide, impression que les gens sont de passage et sont venus ici non par flânerie mais parce qu'ils ont un objectif à atteindre. Plutôt des étudiants, des livreurs et des employés ou cadre</p>  <p>Un groupe sort du restaurant situé à l'angle (tables et chaises sont sur le trottoir face à l'arrêt du tram. Je</p>	<p><i>Construit</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Place minérale assez complexe à décrypter. Sorte de carrefour avec l'arrêt de tram et la circulation des voitures <p><i>Sensible</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Effet de vague - Nombreuses échappées visuelles - Dalles larges et antidérapantes qui accrochent le pied <p><i>Social</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Du passage avec l'arrivée et le départ des trams - Catégorie socioprofessionnelle de piétons bien identifiée : étudiants, livreurs ou cadres 	<p>DISTRIBUTEUR REPARTITEUR DIFFUSEUR</p>

	<p>rencontre peu de piétons en ce sens. Un couple à la recherche du centre des impôts s'est aventuré dans le quartier. Mais, le carrefour qui indique la frange de la ville ne donne pas sens à la marche et le côté urbain civilisé des belles façades s'éloigne.</p> <p>Pas mal de personnes assises ici, et des personnes qui font du skate, des personnes qui viennent visiblement de la gare avec leurs poussettes, leurs valises à roulettes. J'imagine une pratique courante de fin de week-end, 4 ou 5 personnes avec leurs valises à roulettes qui rentrent à pied chez elles. Et de l'autre côté, sur cette Place Gautier des jeunes qui font du skate. Ici, un peu plus d'animation que jusqu'à présent au sens où pour la première fois j'ai l'impression d'être dans un lieu vraiment habité.</p>		
--	--	--	--

La colonne 1 du tableau d'analyse résulte du croisement des analyses effectuées dans les colonnes 2 et 3. Elle a pour objectif d'identifier, de nommer et de décrire des types de marche particuliers, c'est-à-dire des qualités de mouvement qui renvoient autant à des manières de mettre un pied devant l'autre qu'à des manières d' »être-ensemble piéton » en ville. L'hypothèse défendue ici, proche de celle du zoologue Desmond Morris, est donc moins celle de l'existence de façons de marcher différentes dans l'espace public urbain que celle d'une déclinaison possible du terme générique « marche » : « la marche est (en effet) souvent décrite comme un type de locomotion unique, qu'on oppose ensuite à la course ; mais une observation attentive révèle qu'il y a plusieurs types de marche, que la gradation entre elles n'est pas continue, mais plutôt que chacun a son intensité particulière » (Morris, 1978, p. 289). La colonne 4, enfin, identifie et nomme un certain nombre de descripteurs. Ces descripteurs dépeignent les conditions de possibilités environnementales des types de marche décrits dans la colonne 1 du tableau. Pour autant, ces conditions de possibilités environnementales ne sont en aucun cas limitées à des contextes construits ou aménagés. Dépassant l'approche spatialiste, encore forte en architecture, qui fait valoir le déterminisme de la structure matérielle des espaces sur les usages, notre analyse s'interroge sur le rapport de co-détermination entre les contextes sociaux et sensibles de la marche et la pratique même de la marche. Il s'agit ainsi de mettre à jour les liens entre d'une part les injonctions motrices de l'environnement sensible, son « pouvoir affectif » et d'autre part le processus de marche. Appliquée plus particulièrement à l'étude de la marche dans le quartier Europole et dans le quartier de l'Ile Verte à Grenoble, notre analyse montre enfin en quoi ces conditions de possibilités environnementales jouent sur deux registres du processus : le faire (c'est-à-dire l'effectuation pratique de l'acte de marcher) et le sentir (c'est-à-dire le ressenti lié à la marche et à la fréquentation d'un certain public, de certains lieux ou de certaines ambiances urbaines).

Les types de marche

Marcher à Europole constitue, pour le piéton, une expérience contrastée. D'une part, le quartier ne suscite pas une sensation d'unité : la coupure entre la partie ancienne, marquée par la forte identité du cours Berriat, ses commerces et sa sociabilité presque exubérante et la partie contemporaine, froide et minérale, vide d'activités et de public est non seulement prégnante spatialement mais aussi perceptible dans un parcours piéton. D'autre part, cette coupure, comme la diversité des lieux et des ambiances urbaines observées, semble favoriser une certaine hétérogénéité des types de marche.

Sept types de marche ont ainsi pu être mis à jour dans ce quartier. Leur qualification emprunte largement à la typologie des modes d'action motrice déclinée lors d'un travail de thèse sur l'accessibilité des piétons à l'espace public urbain⁸.

LA GLISSE URBAINE

La dénomination de ce type de marche emprunte directement au vocabulaire des sports urbains *free ride* tels le roller, le skateboard ou, plus récemment, la trottinette. Dénuée du caractère rebelle qu'on leur attribue communément, elle est observable sur les grandes étendues urbaines nouvellement aménagées ou rénovées. Plus précisément, la glisse urbaine tire parti des caractéristiques de surface des sols : exécutée sur des surfaces lisses et sans obstacles, elle est un type de marche qui ne favorise pas l'accroche des pieds au sol. Le piéton qui glisse semble ainsi frôler les surfaces au sol de sa plante des pieds, au point parfois de donner l'illusion de porter des équipements de sports urbains *free ride*. La glisse urbaine est donc un type de marche rapide, caractérisé par une forte pénétration des corps dans l'air. Buste en avant, visage orienté vers l'horizon, bras en balancier le long du corps, le piéton qui glisse semble se projeter, non sans souplesse, vers un objectif à atteindre.

Dans le quartier Europole, la glisse urbaine a été observée : Place Schuman, Passage souterrain de la gare, Hall de la Gare (lorsque celui-ci est peu fréquenté), Place de Sfax.

Reconduction du 17 avril 2006 : Je passe sous le bâtiment du World Trade Center et j'arrive à la Place Robert Schuman. Il ne fait pas encore tout à fait nuit. Les lumières de la gare sont déjà allumées. Place complètement vide. Vide, vide, vide. Grande surface vide, plane, complètement déserte, avec une poubelle au milieu. Là, un terrain pour faire du skate... en tout cas il n'y a vraiment aucun obstacle (à part la poubelle). (...) Un peu le sentiment d'une traversée du désert je dirais, vraiment rien pour faire obstacle au pas.

⁸ Il s'agissait, dans ce travail, de construire une typologie exploratoire des conduites d'accès du piéton à l'espace public urbain. Dans cette typologie, un certain nombre d'actions motrices a pu être identifié à partir de l'observation et de l'analyse des manières de marcher des piétons en ville. L'ensemble de ces actions motrices ont ensuite été décrites selon une grille d'« indices comportementaux du rapport au milieu ambiant public » qui, tous, portaient attention aux variations de la gestuelle, des pratiques sociales et du mode d'attention visuelle du piéton en marche. Pour plus de détails sur ce travail, se reporter à Thomas, Rachel (2005). *Les trajectoires de l'accessibilité*. Bernin, A la Croisée, collection Ambiances, Ambiance, 183 p. ; Thomas, Rachel (2004). Le piéton dans l'espace public. Figures de l'accessibilité in Amphoux Pascal, Thibaud Jean-Paul et Chelkoff Grégoire (Ed). *Ambiances en débat*. Bernin, A la Croisée, pp.162-169

LA FUITE - LA HATE

La fuite, la hâte, traduit un sentiment de malaise ou d'insécurité du piéton, à un moment donné ou dans un lieu particulier, de son parcours en ville. Elle est donc différente, dans l'action et dans l'émotion qu'elle suscite chez le piéton, de la glisse urbaine. La fuite s'observe souvent la nuit, dans des lieux peu éclairés et/ou peu occupés. Elle est un type de marche qui, parfois, s'actualise en journée dans des espaces peu fréquentés ou accueillant une forte circulation routière. La fuite se caractérise moins par une rapidité que par une précipitation du pas : le piéton, subitement, accélère son allure comme pour sortir au plus vite du lieu. « Dans toute rue encombrée, l'homme pressé se distingue facilement des autres, il se déplace aussi vite qu'il peut sans courir. Quelqu'un qui se dépêche pense qu'il fait plus de pas par seconde, mais ce n'est pas le cas. Il continue à marcher à la cadence de deux enjambées par seconde, comme le marcheur normal, mais il allonge le pas. Cela signifie que ses enjambées couvrent plus d'espace, mais que la cadence reste sensiblement la même » (Morris, 1978, p.289). Dans cette précipitation, et probablement du fait même du sentiment qui l'a directement induite, le piéton se recroqueville : ses gestes se saccadent, ses bras se resserrent autour d'un sac à main ou d'une veste, son buste et son visage sont généralement orientés vers le sol. Il s'agit, semble-t-il, de se protéger d'un environnement gênant ou insécure.

Dans le quartier Europole, la fuite a été observée : Passage souterrain de la gare (lorsque celui-ci est déserté par la population ou lorsque le piéton circule en son sein la nuit), Place Schuman, Rue Félix Esclangon.

Reconduction du 6 avril 2006 : Les piétons marchent plus vite. Présence de nombreux voyageurs qui soit partent de la gare, soit s'y rendent en traînant derrière eux une valise à roulette. Cliquetis des valises sur le sol qui semblent scander les pas des voyageurs (les piétons semblent en effet, pour la majorité, avoir un autre statut que ceux rencontrés dans les autres lieux de notre parcours du fait même de la présence à leurs côtés de valises) et donner une atmosphère particulières d'entre-deux à cet espace. Impression d'être pressé malgré soi ou du moins que nous sommes incongrus lorsque nous n'avons pas la même façon de traverser l'espace. Les « voyageurs » ont en effet une attitude particulière : vitesse accélérée, trajectoire linéaire, corps penché en avant, regard vers l'horizon, un bras en arrière pour faire rouler la valise sur le sol.

LA TRAVERSEE - LE PASSAGE PAR - LE TRANSIT

La traversée est un type de marche qui traduit une relation de stricte fonctionnalité du piéton vis-à-vis de l'espace et de l'environnement. Traverser un lieu, c'est passer par ce lieu, cheminer en son sein soit par nécessité, soit parce qu'il se trouve sur le trajet qui mène le piéton d'un point A vers un point B. Comme la glisse urbaine et la fuite, la traversée est donc un type de marche rapide : il s'agit, pour le piéton, d'accomplir son chemin avec efficacité, en tirant parti des éléments de l'espace qui favorisent une accélération de l'allure (absence d'obstacle au sol, directionnalité marquée du lieu...). Dans ce type de marche, le piéton adopte une conduite stylisée et moins souple que dans la glisse urbaine : le buste est orienté vers l'avant tandis que le visage effectue un va-et-vient continu entre l'horizon et le sol. La position des bras varie : parfois positionnés le long du corps, parfois en balancier, ils semblent être les garants de l'équilibre du piéton.

Enfin, les pieds, contrairement à la glisse urbaine, accrochent le sol comme pour mieux avancer vers l'objectif à atteindre.

Dans le quartier Europole, la traversée a été observée : Passage longeant la rue du 4 septembre, Place de la Gare, Rue Paul Billat, Rue d'Arménie, Rue Pierre Sémard, portion de la rue Abbé Grégoire située entre l'école Anthoard et la rue Pierre Sémard, Rue d'Alembert.

Reconduction du 6 avril 2006 : La rue passe devant le palais de justice. Je passe ici pour une seule raison : au loin, en haut d'un immeuble, la pancarte Grenoble - Europole me signifie que la ville est proche. Impression que je me suis perdue et qu'enfin je vais retrouver la ville. J'accélère le pas.

Reconduction du 20 avril 2006 : Je laisse la rue Semard pour rentrer dans le triangle par la rue de l'Arménie peu attractive. Elle m'apparaît étroite. Il y fait sombre entre la façade grise du Palais de Justice d'un côté et les façades arrière d'immeubles d'habitation de l'autre. La marche n'est pas facilitée dans la rue : un grillage de sécurité empêche l'accès au trottoir le long du Palais de Justice et, de l'autre, le trottoir est étroit et le chantier à proximité le rend peu praticable à certains endroits. La rue offre un stationnement en épi ou linéaire et, parmi les gens que je vois, certains rejoignent leur voiture ; les autres marchent plutôt d'un pas que j'appellerai fonctionnel. On ne s'attarde pas ici, on a un objectif à atteindre (arrêt de tram notamment).

LE PIÉTINEMENT

Le piétinement est le type de marche adopté par le piéton dans des sites peuplés : boulevard ou places marchandes, rues piétonnes... Il traduit une relation conflictuelle entre le passant et l'environnement dans lequel il chemine. Le piétinement procède ainsi d'une négociation permanente entre le piéton, son allure de déplacement, ses objectifs et l'aménagement du lieu dans lequel il circule, la présence d'autrui (voire de la foule) et les ambiances urbaines. Le piétinement qualifie donc la marche saccadée, lente et parfois impatiente du piéton qui, souhaitant continuer son chemin, se voit contraint à rester sur place ou à avancer par petits pas, au rythme du lieu ou des passants qui le précède. Dans ce type de marche, la mobilisation du corps, dans son ensemble, est alors permanente : le buste ne cesse d'osciller de droite et de gauche pour éviter les collisions et/ou anticiper une prochaine avancée ; le visage s'oriente également vers autrui et/ou l'avant, sans toutefois dévisager les piétons qui arrivent de face ; les pieds, enfin, accrochent le sol, s'y heurtant parfois. Chez les personnes âgées ou infirmes, le piétinement ressemble au pas traînant décrit par Desmond Morris. Dans ce type de marche, la « vitesse est considérablement réduite, les pieds glissent précautionneusement sur le sol. Le pied ne se relève pas du talon aux orteils, mais reste à plat sur le sol et se lève à peine. Le pas est très court, le pied est « glissé » en avant, avec un bruit raboteux et traînant. C'est une progression d'escargot, mais elle permet à l'intéressé d'éviter l'immobilité totale » (Morris, 1978, p. 289).

Contraire de la glisse urbaine, le piétinement a été observé, dans le quartier Europole, sur les sites suivants : Hall de la gare (lorsque celui-ci est fréquenté), escalier assurant la liaison entre le hall de la gare et le passage souterrain de la gare, rue Achard, rue Adrien Ricard, rue du Vercors.

Reconduction du 6 avril 2006 : Le passage, Il m'apparaît vide, froid, blanc et glissant. J'ai envie de me dépêcher pour sortir rapidement du lieu. J'accélère. Mon regard reste orienté vers l'horizon. Puis je ralentis car je me rends compte qu'en accélérant, mes talons claquent sur le sol et que leur bruit est réverbéré.

LE CROISEMENT

Le croisement emprunte au piétinement son allure heurtée et son pas saccadé. Il est, comme lui, un type de marche qui donne à observer une négociation permanente et nécessaire entre le piéton d'une part et l'environnement (construit, social et sensible) dans lequel il chemine d'autre part. Pour autant, le croisement diffère du piétinement. Ce type de marche s'observe principalement au niveau des points de jonction entre plusieurs espaces. Il qualifie, en d'autres termes, le type de marche utilisé par le piéton lorsque s'offre à lui un choix multiple d'itinéraires. Le croisement oscille ainsi entre l'attente, l'hésitation et la précipitation. Selon ses modes d'action motrice, la mobilisation corporelle évolue donc : moindre dans l'attente, elle s'accroît dans l'hésitation et se confirme dans la précipitation. Outre le rythme de déplacement et le type d'accroche des pieds au sol, ce sont aussi les mouvements du buste et du visage qui se multiplient : parfois orientés vers le sol, parfois oscillant de droite et de gauche, ils se fixent finalement vers l'horizon et orientent le piéton sur la trajectoire à emprunter et le rythme à adopter.

Dans le quartier Europole, le croisement a été observé : Cours Berriat (au niveau de l'arrêt de tramway St Bruno), sur la plateforme située au croisement du cours Berriat, de la rue Pierre Sépard et de la rue du 4 septembre, Place Firmin Gautier.

Reconduction du 6 avril 2006 : Station de tram. Des trajectoires qui s'entrecroisent : les piétons qui stationnent à l'arrêt de tram, ceux qui descendent ou montent dans le tram, les piétons qui vont et viennent entre la place Firmin Gautier et la place Schuman, les piétons qui circulent le long de la rue Pierre Sépard, sur le trottoir de gauche quand on regarde en direction du cours Berriat. Un point commun de tous ces piétons : marche assez rapide, impression que les gens sont de passage et sont venus ici non par flânerie mais parce qu'ils ont un objectif à atteindre.

Reconduction du 17 avril 2006 : Je suis Place Firmin Gautier et je vais tourner à droite par rapport à d'où je viens et je vais aller en direction cours Berriat. Pas mal de personnes assises ici, Place Gautier, et des personnes qui font du skate, des personnes qui viennent visiblement de la gare avec leurs poussettes, leurs valises à roulettes. J'imagine une pratique courante de fin de week-end, 4 ou 5 personnes avec leurs valises à roulettes qui rentrent à pied chez elles. Et de l'autre côté, sur cette Place Gautier des jeunes qui font du skate. Ici, un peu plus d'animation que jusqu'à présent au sens où pour la première fois j'ai l'impression d'être dans un lieu vraiment habité.

L'INFILTRATION - LA PENETRATION

L'infiltration est un type de marche proche de la traversée. Elle qualifie ainsi, comme elle, la relation de fonctionnalité qu'entretient le piéton avec l'environnement dans lequel il circule. L'infiltration consiste donc à passer par un lieu parce qu'il se trouve sur le parcours qui mène le piéton d'un point A à un point B. Pour autant, ce « passage par » n'est jamais ressenti, par l'habitant du lieu ainsi traversé comme par celui qui traverse, comme un geste anodin. Pour l'un comme pour l'autre, l'acte se teinte d'un sentiment de violation, sinon d'une intimité, au moins d'un territoire. La différence essentielle entre

l'infiltration et la traversée réside donc moins dans le type d'action motrice et de mobilisation corporelle mis en jeu que dans les sentiments ou l'émotion qu'un tel type de marche induit. Précisément, l'infiltration témoigne du sentiment d'étrangeté ressenti, par le piéton, lors de son passage dans certains espaces et ambiances urbaines. Proche parfois de l'habitant des lieux, le piéton peut en effet, comme l'étranger, être celui « qui par sa présence introduit une rupture » (Freund, 1981, p.58) : rupture dans le cours quotidien des événements, rupture dans l'ordre du visible et de l'audible des lieux. Or, ce sentiment de rupture ralentit considérablement le pas du piéton. Gêné, souvent épié par ses congénères, celui-ci adopte le pas précautionneux et presque aérien que nous adoptons communément lorsque nous traversons ces lieux de culte où le silence règne. Il s'agit alors de se faire discret, pour à la fois ne pas accroître la méfiance des habitants et le sentiment d'incongruité qui accompagne la marche.

Dans le quartier Europole, l'infiltration a été observée : Avenue du Doyen Louis Weil, Rue Diderot.

Reconduction du 17 avril 2006 : Je prends la rue Doyen Louis Weil. Donc là il y a des sortes de petits potelets pour empêcher j'imagine les voitures de se garer sur le trottoir. Trottoir large, assez agréable en fait pour marcher, il est vraiment large. Là c'est vraiment moderne, les dalles au sol, antidérapantes, ces carreaux blancs, je m'aperçois que ça adhère beaucoup. Un peu d'air frais mais c'est assez agréable. Et puis c'est vraiment très longitudinal. Il n'y a pas 36 chemins, je n'ai plus qu'à aller tout droit. Une avenue avec des bâtiments modernes de chaque côté mais c'est pas trop écrasant. C'est contemporain. Je continue à marcher, le sol est toujours très adhérent. C'est assez agréable pour marcher. L'entrée parking très très visible, verte. Du vent qui souffle. Il n'y a personne dans la rue. Eclairage blanc, des lampadaires très pointus, alignés les uns après les autres, qui donnent une perspective et la direction.

LA FLANERIE - LA DEAMBULATION - LA PROMENADE

La flânerie ou la déambulation traduit enfin une relation d'agrément entre le piéton et l'espace public urbain. Elle est « une forme particulière de marche lente, qui n'implique visiblement aucun désir d'arriver quelque part. La promenade est une fin en soi. C'est le pas de flânerie qu'on adopte aux réceptions, au parc, par un après-midi de soleil, « pour faire un tour ». C'est le contraire de la marche rapide, elle implique fréquemment des pauses pour regarder ou converser ; elle est souvent combinée à des contacts physiques entre les compagnons de marche - bras dessus bras dessous -, main dans la main, bras autour des épaules, ou bras autour de la taille. Elle est non seulement une marche à plusieurs, mais aussi celle de l'homme qui fait les cent pas, plongé dans ses pensées ou qui lit un livre » (Morris, 1978, p.289). Observable dans des lieux et des ambiances urbaines diverses, ce type de marche semble cependant jouer sur deux registres : celui de la promenade marchande d'une part, que l'on effectue sans empressement le long des rues ou des avenues agrémentées de commerces de proximité ; celui de la promenade bucolique d'autre part, que l'on adopte dans les espaces verts ou le long de lieux donnant à voir ou à entendre le paysage de la proche nature. Le quartier Europole donne à observer le premier type de flânerie. Dans ce cas, la marche s'effectue avec une certaine lenteur et une certaine souplesse, presque comme si elle s'effectuait sous l'emprise des lieux. Moindre, la mobilisation des corps semble davantage s'exercer au niveau du visage et du

regard que sur le buste et les membres inférieurs du piéton. Enfin, dernière caractéristique de la flânerie, ni la linéarité du déplacement, ni la nécessité d'aller de l'avant deviennent essentielles. Dans ce type de marche, les séjours comme les détours se multiplient.

Dans le quartier Europole, la flânerie a été observée : Cours Berriat et Rue Abbé Grégoire (portion de la rue située entre le cours Berriat et la rue Anthoard)

Reconduction du 20 avril 2006 : L'envie est d'abord de marcher sur le cours Berriat, sans me presser, d'adopter la nonchalance printanière du cours, de digresser éventuellement. Le plaisir de déambuler dans cette avenue tient sans doute à l'ouverture visuelle avec la perspective lointaine, à l'homogénéité du bâti pas très haut, à la sociabilité d'espace public du sud... Le sentiment d'ouverture se confirme lorsque j'arrive à la hauteur de l'école primaire située en retrait des voies du tram que des barrières métalliques protègent (tronçon en direction d'Europole).

Les descripteurs

Six descripteurs ont été identifiés. Chacun d'entre eux rend compte des conditions de possibilités environnementales permettant, dans le quartier Europole, la coexistence des types de marche précédemment dépeints. Ces descripteurs réfèrent à des configurations sensibles. Nous définissons le terme « configuration sensible » comme le résultat du processus par lequel le piéton sélectionne, organise puis met en forme, dans la dynamique de son parcours en ville, la matière sensible qui structure sa perception et son action (Thomas, 2005). Autrement dit, ces descripteurs ne dépeignent pas uniquement les caractéristiques construites et aménagées favorisant un type de marche plutôt qu'un autre mais rendent manifeste l'efficace moteur et affectif des ambiances architecturales et urbaines perçues lors d'un déplacement. De ce point de vue, l'hypothèse que nous défendons est donc la suivante : l'environnement sensible de l'espace public urbain n'est pas neutre pour le piéton. Il agit sur le type de marche actualisé, par un piéton, lors d'un parcours en ville et sur les sentiments ou les émotions qui accompagnent ce parcours.

L'ATTRACTEUR

L'attracteur est une configuration sensible qui a la capacité non seulement de favoriser l'exercice de la marche mais aussi d'attirer le piéton en son sein. L'attracteur opère donc à la fois sur le registre de l'action motrice (en la rendant aisée à accomplir) et sur celui du ressenti de la marche (non seulement en favorisant, chez le piéton, un sentiment de plaisir et d'agrément mais aussi en « éveillant » ses sens). L'attracteur, d'échelle variable, possède une caractéristique majeure : celle de donner un certain *tempo* à la marche. En effet, en raison de sa rythmicité sociale et sonore, d'une ouverture visuelle avec la perspective lointaine, l'attracteur semble envelopper le piéton au point de lui inculquer une allure de marche particulière, parce que propre au lieu ou au dispositif urbain. Le cours Berriat et la portion de rue située entre ce cours et la rue Anthoard jouent le rôle d'attracteur de la marche dans le quartier Europole. Tous deux, outre ces caractéristiques, offrent une sociabilité d'espace public du sud, conviviale et attirante pour le piéton, qui n'est certainement pas sans conséquence sur le plaisir ressenti lors d'un parcours.

LE DISTRIBUTEUR - LE REPARTITEUR - LE DIFFUSEUR

Le distributeur constitue un point de jonction dans l'espace ou un point d'articulation entre plusieurs espaces. Il a pour fonction de permettre non seulement la dispersion de la foule dans l'espace et dans le temps mais aussi d'offrir au piéton un choix multiple d'itinéraires. Dans le quartier Europole, l'arrêt de tramway St Bruno (situé sur le cours Berriat), la plate-forme piéton située au croisement du cours Berriat, de la rue Pierre Sépard et de la rue du 4 septembre, la place de la Gare et la place Firmin Gautier semblent jouer ce rôle de distributeur. Outre leur fonctionnalité, et le fait que, pour beaucoup, ces distributeurs accueillent une station modale (bus et/ou tramway), deux qualités sensibles semblent remarquables : un niveau sonore assez élevé, doublé d'un effet de vague⁹ ; un ou des échappées visuelles permettant une anticipation, à distance, de l'itinéraire prochain à suivre.

LE MOBILISATEUR

Le mobilisateur est une configuration sensible qui, comme son nom l'indique, mobilise le corps et l'attention du piéton au point de nécessiter un ajustement de la gestuelle, du rythme de déplacement et/ou, plus rarement, de la trajectoire. Ce type de configuration sensible se caractérise par une profusion du mobilier urbain (bornes, bandes podo-tactile), une forte minéralité, une directionnalité importante du lieu et un cadrage visuel prégnant. Les lieux mobilisateurs sont ainsi des lieux souvent homogènes du point de vue du bâti, rectilignes dans leur tracé et offrant au regard une perspective linéaire. La plupart des passages couverts sont des mobilisateurs. Dans le quartier Europole, le passage semi-couvert longeant la rue du 4 septembre, le passage couvert permettant de relier la place de la Gare et le hall de la gare de Grenoble, la rue Pierre Sépard (et notamment la portion de rue située entre la place Schuman et les passages piétons conduisant à la rue Abbé Grégoire) jouent ce rôle.

LE SUSPENSIF

Le suspensif est une configuration sensible qui surseoit la marche, c'est-à-dire qui la met en suspens au profit du séjour ou de l'arrêt dans le lieu. Le suspensif est donc souvent lié aux notions de plaisir et d'agrément de la marche : le piéton prend le temps de s'arrêter pour profiter du lieu, du paysage particulier qu'il donne à voir ou à entendre, pour jouir et participer à la sociabilité du quartier ou de la portion de quartier traversée. Mais le suspensif peut être également lié à une fonctionnalité particulière de l'espace : halls de gare, station de tramway ou de bus, marché... peuvent, dans un parcours, suspendre la marche. C'est cette seconde acception de la configuration suspensive que nous retrouvons dans le quartier Europole, avec notamment le hall de la gare de Grenoble.

⁹ Un effet de vague est un « effet de composition décrivant un son ou un groupe de sons que l'on entend suivant une courbe d'intensité dont la forme est analogue à celle de la vague et de son ressac : crescendo, point maximal, rupture du son rapide ou progressive, decrescendo. Ces cycles, espacés par des intervalles métronomiquement assez longs (plusieurs secondes) se succèdent selon une fréquence régulière ou variable ». Pour une présentation détaillée de la notion d'« effet », se reporter à Augoyard, Jean-François et Torgue, Henry (1995). *A l'écoute de l'environnement. Répertoire des effets sonores*. Marseille, Parenthèses, 174 p.

Accueillant en son sein trois régimes de sociabilité (l'attente, le séjour et la traversée), le hall de cette gare se caractérise non seulement par une forte réverbération sonore et lumineuse mais aussi par un sol réfléchissant et glissant. Or, cette combinaison de facteurs, comme la fracture intérieur/extérieur, rompt le rythme de la marche au point de la suspendre pour un temps plus ou moins long.

L'ACCELERATEUR

L'accélérateur est une configuration sensible qui, à l'inverse, participe d'un accroissement des vitesses de déplacement du piéton. Dans le quartier Europole, le passage souterrain de la gare, la rue Félix Esclangon et la rue Diderot partagent cette qualité motrice. La linéarité de ces trois lieux s'impose à la vue des piétons et favorise probablement la directionnalité de leur marche. En leur sein, les trottoirs, lorsqu'ils existent, sont larges et permettent des croisements aisés avec les autres passants. Pour autant, ce ne sont pas ces deux qualités construites et aménagées des lieux qui favorisent une accélération des allures de déplacement. La prégnance d'un effet de vague et un niveau sonore élevé semblent davantage être les responsables de cette modification d'allure de la marche. Ce type d'ambiance sonore, que l'on pourrait qualifier de « routière », aurait donc un « efficace » moteur particulier qui fonctionnerait comme une injonction rythmique. Dans le cas du passage souterrain de la gare, cette injonction rythmique serait rendue effective par la combinaison de deux qualités sensibles du lieu : sa forte réverbération et la glissance de son sol.

L'INHIBITEUR - LE REPRESSEUR

L'inhibiteur est une configuration sensible qui a la caractéristique paradoxale de faciliter la marche et de la rendre, dans le même temps, inadéquate au lieu. Ce type de configuration sensible s'appréhende dans des tissus urbains contemporains, qui n'ont donc pas encore été totalement investis et appropriés par la population piétonne, et qui, paradoxalement, offrent des conditions aménagées de marche optimales : trottoirs larges et sans obstacles ; sols et façades alentours « aseptisés », sans modénatures accrochant le regard ; horizon cadré par l'alignement des bâtiments et des façades ; ponctuation lumineuse favorisant un sentiment de sécurité la nuit. L'inhibiteur est donc très présent dans le quartier Europole, et notamment dans sa partie la plus récente. Ainsi, la place Schuman, l'Avenue du Doyen Louis Weil, la rue Paul Billat, la place de Sfax, la rue d'Arménie, la rue Achard et, pour certains, des portions de la rue d'Alembert jouent le rôle d'inhibiteur de la marche. Là, le piéton circule facilement, aucun obstacle ne venant le dévier dans sa trajectoire, rompre le rythme de son pas ou accrocher ses pieds au sol. Pour autant, cette marche ne s'accomplit pas dans l'agrément et le plaisir procuré par la fréquentation de configurations spatio-sensibles attractives. Si la marche est aisée et facilitée, elle est aussi fonctionnelle, utile et réalisée finalement pour accomplir un certain nombre d'objectifs précis : aller chez le coiffeur ou dans une administration, rejoindre la gare ou un arrêt de tramway, se rendre sur son lieu de travail ou d'étude.... Le sentiment de vide et, là encore, d'étrangeté, saisit parfois le piéton. Il s'agit alors

d'accomplir sa tâche et de quitter le lieu pour retrouver des ambiances plus connues ou plus chaleureuses.

Les situations de marche

Autrement dit, marcher dans le quartier Europole confronte le piéton à des situations hétérogènes dont on peut probablement retrouver les qualités dans d'autres tissus urbains et dans d'autres villes. Leur qualification et leur description reposent sur une hypothèse : on ne peut dissocier, dans l'analyse de la marche en ville notamment, les effets de structure propres à certains environnements matériels des effets de contexte liés autant à la dynamique spatio-temporelle d'un parcours urbain qu'aux conditions sociales et sensibles de la marche. Formulé autrement, une situation de marche n'est ni prédéfinie, ni stable dans l'espace et dans le temps. D'une part, elle évolue non seulement en fonction de conditions matérielles objectives et mesurables mais aussi en fonction de conditions sensibles et sociales floues, changeantes, qui parfois confirment ces effets de structure ou parfois les infirment. D'autre part, elle fluctue en fonction des objectifs du piéton, du type de marche qu'il adopte, des sentiments qui l'affectent au cours de son déplacement.

SITUATION DE PARADOXE

Il en est ainsi de la situation du *paradoxe*, repérée plusieurs fois dans le quartier Europole. Cette situation du paradoxe est imagée par la configuration que nous avons dénommée « inhibitrice » : des lieux, voire des portions de quartiers, aménagés pour la marche et présentant donc des qualités piétonnes remarquables ne fonctionnent pas comme des attracteurs, précisément parce qu'ils sont perçus comme vides, froids et aseptisés.

Reconduction du 6 avril 2006 : Je fais le projet d'aller jusqu'au Collège International. Je « rentre » dans l'avenue en marchant sur le trottoir de gauche. Le trottoir est large, confortable, le piéton est à son aise. Face à moi, le Massif de la Chartreuse se dresse. Pour la première fois à Grenoble, j'ai l'impression d'être limitée, arrêtée et en même temps attirée par la montagne. Sa présence ne m'étouffe pas. Elle est comme un point à atteindre, qui obnubile mon regard. Peut-être parce qu'alentours, rien ne me captive vraiment. Je m'avance dans l'avenue, quasi déserte. J'ai le vent de face. C'est désagréable. Quelques voitures vont et viennent parfois au centre de la rue, cherchant une place pour stationner. Les rares piétons que je croise marchent lentement, croisant mon regard d'un air presque interrogateur. Depuis que j'ai quitté la place Schuman, et au fur et à mesure de mon avancée dans l'avenue, j'entends les pépiements des oiseaux. Ils masquent les bruits de la ville. J'ai d'ailleurs vraiment l'impression d'être hors la ville alors que paradoxalement les façades des immeubles qui se succèdent le long de l'avenue sont très prégnantes dans le paysage et contraignent autant ma marche que mon regard. Je ne suis pas mal à l'aise ; je m'ennuie. Je cherche alors une échappatoire et choisis de ne pas continuer ma route vers le Collège International

À l'inverse, des espaces chaotiques pour la marche, présentant de réels défauts d'aménagements (obstacles nombreux, ressauts, étroitesse des trottoirs, sols accidentés...) favorisent la marche parce que leur ambiance, et une sociabilité souvent exacerbée, procurent plaisir et agrément au piéton.

Reconduction (date Aurore) : Retrouvant des piétons, je me suis laissée embarquer par le mouvement (la dynamique) du cours Berriat. Cette attraction se fait dans une impression de retour au quartier dans sa dimension de population visible, de présence, d'activité. Tout le long il y a des commerces de proximité, des passants, des encombrements sur le trottoir : des étales, des

panneaux d'annonces commerciales etc. Les personnes sur ce parcours développent des mouvements corporels d'évitement, de contorsion, des arrêts aussi pour céder le passage aux piétons à contre-sens. Le déplacement des gens, ou simplement leur présence m'amène à jeter un regard dans les rues latérales. Reconduction du 20 avril 2006 : Attraction du cours Berriat. Je descends à la station de tram « Saint Bruno » en début d'après-midi. Le temps est très agréable. Je vois immédiatement un petit attroupement et des CRS devant un café ; « l'événement » n'engendre pas de réactions très vives. L'animation se situe autour de l'arrêt du tram : personnes qui arrivent à des rythmes divers, d'autres qui attendent déjà. Je « remonte » le cours Berriat et rencontre une animation tranquille sur le trottoir de gauche à l'ombre : jeunes devant le distributeur, d'autres installés à la terrasse d'un café (angle de la rue de l'Abbé Grégoire), des passants, des cyclistes (photo). Il y a peu de voitures à cette heure de la journée. Le contraste entre soleil et ombre qu'on remarque nécessairement à cette heure, d'une part invite à choisir son camp, et d'autre part compose, et composera tout au long de mon parcours, une spatialité éphémère. L'envie est d'abord de marcher sur le cours Berriat, sans me presser, d'adopter la nonchalance printanière du cours, de digresser éventuellement

SITUATION D'OPPOSITION

La seconde situation de mobilité repérée dans le quartier Europole est celle de *l'opposition*. Elle existe lorsque l'inadéquation entre l'aménagement du lieu, son ambiance et les conditions minimales de possibilité de la marche est prégnante. L'opposition est ainsi créée par des lieux à l'ambiance trop routière et/ou aux aménagements piétons trop restreints pour permettre le plaisir de la marche et son effectuation dans de bonnes conditions.

Reconduction du 20 avril 2006 : *Le piéton confronté à l'aménagement. Ici, je découvre une certaine complexité de l'aménagement qui, à mes yeux, condense les difficultés que je rencontre en tant que piéton à Grenoble : voies du tram, voies pour le trafic automobile - avec le rehaussement des quais de desserte / trottoirs, et, selon les cas de figure, en l'absence de trottoirs, des potelets ou des grilles ou des plots qui séparent l'espace piétons de l'espace circulé. Ici, la signalisation au sol qui indique des pistes cyclables (une sur la rue, une sur le trottoir que je découvre lorsque j'estime qu'il y a vraiment trop de cyclistes qui l'empruntent), des passages piétons, compliquent la marche. Traverser devient une action complexe qui s'effectue en plusieurs temps. Reconduction du 17 avril 2006 : Là on arrive sur une place. Place de Sfax. Place où on peut s'asseoir. Où il y a de petits murets où on peut s'asseoir. Place assez large, assez vaste quand même. Un jeune qui fait du skateboard, qui s'entraîne. C'est la seule personne présente ici, sur la place. Ce jeune s'amuse à faire des figures. Je traverse les rails du tram qui donnent une sorte d'ouverture. Au début on était sur une sorte d'avenue très droite, relativement large. Maintenant, une sorte de place, arrêt, avec beaucoup de bancs, vides d'ailleurs, bon il ne fait pas très chaud, il est environ 21h. Un lundi férié fin de week-end. Deux personnes qui font du roller. Beaucoup de personnes à roulette, entre le jeune en skateboard et ce couple en roller. Finalement, une ou deux personnes à pied. Maintenant ça devient plus routier, plus ouvert en même temps, on voit mieux les montagnes. C'est nettement plus routier là. Jusqu'à présent c'était bien conçu, bien aménagé pour qu'un piéton puisse marcher parallèlement aux voitures, maintenant c'est vraiment beaucoup plus routier, on entend le train au loin, les voitures sur le côté.*

SITUATION D'ADEQUATION

Enfin, la troisième situation de mobilité repérée dans ce quartier Europole pourrait être celle de *l'adéquation*. Elle est permise par la combinaison de trois facteurs : une relative qualité d'aménagement du lieu, sa capacité à offrir des perspectives de parcours multiples au passant et enfin la volonté, chez le piéton, d'effectuer un parcours rapide et sans détour. Dans ce type de situation, c'est donc l'aisance de la marche, la facilité de son effectuation et la continuité de son déroulement qui priment sur son agrément.

Reconduction du 6 avril 2006 : Rythme sonore des passages réguliers du tram. Au niveau de l'escalier qui mène à la rue Amiral Courbet, on commence à entendre, en fond sonore, les annonces par haut-parleur de la gare. Je suppose que cela peut soit aider l'orientation d'un piéton qui ne connaîtrait pas le lieu (ou d'un aveugle), soit accélérer l'allure d'un piéton qui aurait un train à prendre ou qqn à chercher à la gare. Au niveau de l'escalier, impression à la fois d'avoir une possibilité de changer de chemin et une sensation d'ouverture visuelle. Je ne sais pas pourquoi. Peut-être parce que je suis sortie de la partie « sous le pont » qui finalement, je m'en rends compte maintenant, a pesé sur mon déplacement ; peut-être parce que la lumière semble plus présente, parce que la présence des arbres me semble plaisante, que le chemin devient plus rectiligne. Impression aussi d'un appel à changer d'allure : soit se dépêcher car on a qch à faire à la gare, soit flâner parce qu'on entre en ville.

Analyse du corpus à la 2^{ème} personne

La marche à la 2^{ème} personne permet de constituer un corpus de paroles de passants rencontrés in situ (environ une trentaine de personnes interrogées par quartier). Les propos recueillis peuvent être plus ou moins longs et se rapportent de près ou de loin à la thématique de la marche.

Pour présenter le contexte du quartier à travers cette enquête, nous commençons par donner quelques indications sur la population rencontrée et la délimitation du quartier.

Mais l'intérêt principal de ce corpus réside dans deux autres versants :

- D'une part, il permet d'identifier les principales *images du quartier*. Il en va ici des représentations sociales et collectives qu'il suscite. Par leurs commentaires et en réponse aux questions posées lors de l'entretien, les passants procèdent à une caractérisation d'ensemble du quartier, se risquent souvent une appréciation personnelle et parfois même à une véritable évaluation. Ces divers éléments donnent accès à l'ambiance générale du quartier. Comme nous le verrons par la suite, l'ambiance du quartier n'est pas déconnectée des pratiques piétonnières ; bien au contraire elle constitue en quelque sorte la toile de fond à partir de laquelle la marche se dote de qualités distinctives et de propriétés particulières. Ce premier versant de l'analyse consiste à dégager les diverses images du quartier en s'appuyant à chaque fois sur une expression remarquable issue d'une des personnes interrogées. L'expression retenue a pour fonction de ressaisir un ensemble de propos rencontrés au cours de l'enquête, propos bien souvent partagés et convergeant vers une même image. Chaque image décline ainsi un aspect important et particulièrement prégnant du quartier, incarne une de ses facettes et se compose avec les autres pour aboutir à un portait d'ensemble.

- D'autre part, ce corpus donne accès aux divers *régimes de la marche*. Il en va ici de l'intentionnalité constitutive de toute activité piétonnière. Divers et variés sont les motifs invoqués pour marcher ou ne pas marcher en ville. Si la marche procède bien toujours d'un projet plus ou moins explicite et manifeste, d'un but plus ou moins gratuit ou utilitaire, celui-ci prend diverses formes et repose sur un faisceau plus ou moins complexe de conditions. En d'autres termes, un régime de la marche procède de la rencontre entre d'une part, une raison de marcher liée à un projet d'activité personnel (faire ses courses, se promener, aller au travail,...) et d'autre part, un ensemble de conditions et de circonstances dans lequel s'inscrit et s'actualise le projet en question (distance à parcourir, temps qu'il fait, proximité de transports en commun,...). Il s'agit alors de mettre en évidence ces combinaisons de conditions qui rendent la marche envisageable, acceptable, probable, possible ou même souhaitable. Autrement dit, plutôt que de partir de l'opposition stricte entre « marcher » et « ne pas marcher », il s'agit d'approcher la marche dans sa variété de projets, de contextes et de modalités. Dans cette partie, nous distinguons sept régimes de la marche qui déclinent à chaque fois un rapport particulier entre un projet de marche et des conditions de la marche.

1. Marcher pour le plaisir

Marcher pour le plaisir consiste à marcher pour marcher, de façon gratuite et sans avoir nécessairement de but précis, souvent sans conditions particulières, tout simplement parce que c'est agréable. L'ambiance du quartier, telle que décrite précédemment, joue à cet égard un rôle tout à fait central. Ici dominant la qualité d'ensemble du milieu environnant et la sensation de bien-être qui en découle.

2. Marcher en connaissance de cause

Marcher en connaissance de cause implique la connaissance préalable du quartier et la possibilité d'anticiper les conséquences des décisions que l'on prend. La marche devient ici plus tactique, certains choix se font en fonction de la situation dans laquelle on se trouve et des ressources qu'offre le quartier. Dans ce régime de marche, des opérations concrètes sont mises en œuvre par les passants, qui structurent ou configurent le trajet d'une certaine manière.

3. Marcher mais pas n'importe où

Dans ce cas de figure, il s'agit bien de marcher mais en faisant des distinctions entre les lieux. Pour diverses raisons, certaines parties du quartier se prêtent plus que d'autres à la marche. Bref, tous les lieux ne sont pas équivalents entre eux quand il s'agit de les pratiquer à pied. En d'autres termes, la marche devient ici un analyseur de la composition du quartier, un filtre à partir duquel se révèlent certaines de ses caractéristiques. Le quartier n'est plus posée dans son unité mais plutôt dans sa diversité de situations.

4. Marcher à certaines conditions

Parfois, la question se pose explicitement du choix du moyen de transport. Des dilemmes peuvent exister entre marcher ou bien prendre le tram, son vélo ou sa voiture. Dans ce cas, certaines conditions peuvent infléchir la décision des habitants. Avec ce régime de la marche, il s'agit de savoir si l'on décide de marcher ou de ne pas marcher, à quelles et dans quelles conditions. On a affaire ici à des cas limites qui pourraient facilement basculer d'une option à une autre.

5. Marcher selon l'occasion

La marche ne procède pas toujours entièrement d'une décision préalable ou d'une volonté affichée. Il arrive que ce soit simplement un concours de circonstances qui pousse les habitants à marcher ou bien encore que les habitants se saisissent de certaines occasions afin d'en profiter pour marcher. Tout se passe comme si l'effectuation de la marche, le passage à l'acte, avait besoin ici d'un embrayeur ou d'un prétexte qui ne relève pas complètement de soi-même. Dans certains cas, les passants sont amenés à marcher un peu plus que d'habitude. Ils sont alors déjà engagés dans une activité piétonnière mais des circonstances particulières les amènent à faire un bout de chemin en plus, à prolonger ou rallonger un peu leur parcours.

6. Marcher à l'habitude

Dans la vie de tous les jours, les passants ont des habitudes de déplacement plus ou moins stables et constantes. Des répétitions de trajets et des régularités de pratiques structurent la vie dans le quartier. Le travail et l'épaisseur du temps deviennent ici une

dimension incontournable à prendre en compte dans l'analyse de la marche, qu'il s'agisse d'un temps long ou d'un temps court, d'un temps répétitif ou non.

7. Marcher malgré tout

Les conditions sont rarement optimales pour marcher mais cela n'empêche pas pour autant l'existence de pratiques piétonnières. Il n'en existe pas moins de nombreux obstacles à la marche, de conditions défavorables ou dissuasives qu'il est possible d'identifier. La question ici n'est pas de savoir ce qui permet ou favorise la marche mais au contraire ce qui pourrait la limiter, l'entraver ou l'empêcher. A cet égard, certaines catégories de populations (personnes âgées, personnes handicapées, enfants,...) s'avèrent particulièrement sensibles à de telles conditions.

Ces sept régimes ne prétendent pas être exhaustifs mais couvrent néanmoins la plupart des situations rencontrées. De plus, ces régimes ne sont pas propres à Europole puisqu'on les retrouve aussi à l'Île Verte. Par contre, leur poids respectif et leur actualisation varient d'un quartier à l'autre. Ainsi, avec les régimes de la marche nous disposons d'un outil de lecture permettant à la fois la transposition (application de cette grille d'analyse à d'autres quartiers) et la spécification (révélateur des caractéristiques et particularités d'un quartier en termes d'intentions de marche).

Population et Délimitation

Population rencontrée

Trois remarques principales peuvent être faites en ce qui concerne la population rencontrée dans le quartier. Premièrement, une proportion non négligeable de personnes interrogées n'habitent pas le quartier mais y sont plutôt de passage, très souvent pour des raisons professionnelles. Pas mal de passants travaillent dans le quartier ou à proximité (palais de justice, CEA,...). Deuxièmement, en ce qui concerne les personnes qui habitent le quartier, certaines se situent plutôt dans la partie moderne de Europole et d'autres s'inscrivent plutôt à proximité du Cours Berriat et de St Bruno. Comme nous le verrons, ces deux parties possèdent des propriétés et des caractères très différents. Troisièmement, parmi les habitants du quartier, nombreux sont ceux qui y habitent depuis relativement peu de temps (ceux qui habitent la partie moderne de Europole en particulier).

Délimitation du quartier

Pour les passants, le quartier possède une limite claire et évidente tracée par la ligne de tram et le cours Berriat. La gare, la voie ferrée et l'estacade constituent aussi des références importantes marquant des frontières. C'est ainsi que la limite Sud (Berriat) et la limite Est (voie ferrée) sont évidentes pour tout le monde. Par contre, les limites Nord et Nord-Ouest sont plus floues, plus imprécises et plus difficiles à nommer. Par exemple : « *le quartier pour moi ça va jusqu'à la gare, ça va jusqu'à St Bruno et après ça s'arrête à la grande rue là-bas... mais je ne sais plus le nom...* » [15]; « *moi je dirais le commencement à la gare, là, et l'extension... je ne sais pas, j'en ai aucune idée...* » [19]. De plus, quelques grands repères structurent la vision du quartier : la gare bien sûr,

omniprésente dans les discours, mais aussi l'Ecole de Commerce et le Palais de Justice d'un côté ; le Lycée International, le pont de Fontaine et Minatec dans une moindre mesure. Quand on demande si le quartier à un centre, les réponses sont doubles, traduisant bien la bipolarité de la zone étudiée : soit on évoque St Bruno (alors que la plupart s'accordent à dire qu'il s'agit déjà d'un tout autre quartier), soit on évoque le complexe Place Schuman - Palais de Justice - Ecole de Commerce. En fait, la partition entre Europole (moderne) et St Bruno (ancien) sera constante dans tous les propos recueillis.

Les images du quartier

Dans ce quartier, six images principales ont été identifiées.

« IL N'Y A PAS VRAIMENT DE CONTINUITE »

Il faut tout de suite préciser que le territoire étudié couvre en fait au moins deux zones très différentes et perçues comme telles : la partie moderne (celle que l'on identifie à Europole) et la partie plus ancienne (côté Berriat et St Bruno). Comme le remarquent plusieurs personnes, un contraste assez tranché existe entre ces deux parties : « *Il n'y a pas véritablement de continuité entre le cours Berriat, enfin ce vieux quartier de maisonnettes, de petits immeubles de deux étages etc. et puis ce qui est arrivé aujourd'hui. Il n'y a pas véritablement de continuité. (...) On veut faire en sorte que ce soit un quartier moderne, le palais de justice et à côté on est juste cours Berriat, on a l'impression d'être à Constantine ou ailleurs* » [08]. C'est d'ailleurs souvent en référence à la Place St Bruno que s'opère une qualification d'Europole : « *La place St Bruno est beaucoup plus conviviale qu'ici, y a beaucoup plus de gens qui s'y posent* » ; « *Le quartier St Bruno qui n'est pas très loin est assez vivant* » [05]. Certains passants tentent d'identifier la frontière entre ces deux mondes : « *Alors là il y a cette petite partie de quartier où justement c'est plus convivial, où on connaît un peu plus de gens, où les gens se connaissent un peu plus, c'est la rue du Vercors, et puis juste à partir de cette place Firmin Gautier, à ce moment-là ça devient froid, à mon goût je trouve ça assez froid* » [21]. Pour schématiser, et exacerber un peu les traits distinctifs de ces deux parties, disons que la partie Europole est plutôt perçue comme moderne, anonyme, aérée, calme et froide tandis que la partie Berriat est décrite davantage comme ancienne, conviviale, dense, animée et chaude.

« C'EST PLUS LE QUARTIER DES AFFAIRES »

Europole est bien sûr marqué par le World Trade Center et l'image d'un quartier d'affaires : « *Pour moi Europole c'est plus le quartier des affaires, un peu résidentiel, un peu neuf, avec le tribunal, avec le World Trade Center, c'est plus ça qu'un quartier où on va s'amuser, faire autre chose* » [15] ; « *Il y a les banques qui se sont installées là un peu partout je vois. Y a toutes les banques là qui sont installées* » [17] ; « *Ça fait moderne quoi. Il y a beaucoup de sociétés qui sont par là, il y a les impôts un peu plus loin, il y a la mutuelle des PTT à côté...* » [17]. Cela confère au quartier un caractère à la fois de modernité et de relative froideur et impersonnalité : « *A partir de cette place-là, on voit*

que c'est plus récent et ça devient de moins en moins chaleureux jusqu'ici, quartier des affaires plus c'est strict » [21] ; « C'est vrai que c'est très joli ce qu'ils ont fait mais ils auraient pu garder le côté convivial qu'il y avait, sinon c'est joli comme dans les vitrines » [06].

« ICI C'EST UN ENDROIT A PART »

Une des images d'Europole est d'être un endroit à part : « Oui, en fait ici il n'y a pas tellement... il n'y a pas de cœur, il n'y a pas de centre, il n'y a pas de commerce. C'est un endroit à part et j'aime bien ça » [06]. Ici domine un sentiment d'absence, de manque, que ce soit de personnes, de magasins ou d'animation. D'ailleurs la plupart des formulations procèdent par la négative : « Pas trop d'animation non. Il y a des petits jeunes qui passent, mais il n'y a pas beaucoup d'animation » [05]. Bref, ici, « on se sent ailleurs » [06] ; « c'est proche de tout en fait en étant un peu à l'extérieur » [26]. Mais cette relative absence de vie dans le quartier est compensée par le fait qu'il est très facile de retrouver l'animation puisqu'elle est juste à côté. C'est ainsi que le quartier est souvent rapporté à ce qui le jouxte, comme si cet endroit à part, entre parenthèse, n'était pas complètement déconnecté de l'agitation urbaine : « C'est pas très loin du centre ville, vraiment, là où ça bouge avec les cafés tout ça, en même temps c'est pas au-dessus des cafés donc il n'y a pas le bruit, donc on peut dormir... et puis en même temps il y a le tram donc c'est facile de bouger un peu partout... » [20] ; « Dans le quartier il n'y a pas grand-chose à part ça. Ah ben si... par derrière le square des fusillés vous avez des magasins, mais moi j'y suis jamais allée » [04]. D'une certaine manière, Europole occupe une position stratégique au sens où il est perçu comme un quartier préservé du tumulte urbain en même temps que proche des attraits de la ville : « C'est proche de tout en fait, en étant un peu à l'extérieur. On bénéficie du calme de la ville » [26] ; « C'est bien, tranquille. Il y a les trams, les bus, il y a tout à portée de main ici » [03].

« ON FAIT VRAIMENT ATTENTION AU COTE ESTHETIQUE »

Une des images d'Europole est d'être un quartier marqué par son architecture. Tout se passe comme si on ne pouvait s'empêcher de prêter attention aux nouveaux bâtiments et d'en donner une appréciation personnelle : « Une architecture assez récente et assez originale, par exemple avec le parking Doyen qui est en grille là-bas qui est assez original. Voilà, assez récent, ça change ! » [05] ; « Déjà l'architecture de l'Ecole (de commerce) elle est particulière, je la trouve pas mal l'école, de l'intérieur mais aussi de l'extérieur » [11] ; « Je trouve que c'est joli en plus, les immeubles, le palais de justice j'aime bien » [25] ; « Le gymnase est très beau, c'est vraiment original d'avoir mis cette couleur (bleue). A côté, c'est très original aussi. L'immeuble où je suis est très beau (...) on fait vraiment attention au côté esthétique » [06] ; « Mon impression, moi je trouve ça superbe. Oui, j'aime bien » [19] ; « C'est vrai que les bâtiments niveau architecture c'est très moderne, ça je trouve que c'est plutôt sympa » [16]. Notons tout de même que tous les jugements portés sur l'architecture des lieux ne sont pas positifs : « Les bâtiments respirent pas la joie de vivre. Bon il faut dire que le verre c'est pas très vivant comme matière » [27]. Que les appréciations soient positives ou négatives, pratiquement toutes les personnes

rencontrées mettent l'accent sur l'architecture moderne du quartier. D'ailleurs, ce ne sont pas seulement les bâtiments, pris individuellement, qui sont commentés, il en va ici du caractère général du quartier lui-même : « *Là tout est neuf à peu près. Ça fait très manufacturé* » [07]. Tout se passe comme si la dimension esthétique et l'attention portée au cadre bâti se substituaient au relatif déficit d'animation et de vie sociale du quartier. Remarquons enfin que l'architecture et l'aménagement du nouveau quartier produisent une impression d'espace et d'ouverture souvent mise en avant et appréciée positivement : « *Et bien, on respire, il y a de l'espace, ça m'a toujours fait penser à « Pretty Woman » l'avenue, ça n'a peut être rien à voir mais bon, moi ça me fait penser à ça. Je ne trouve pas ça froid, il y a du calme. C'est aéré* » [06] ; « *C'est quand même très ouvert comme espace donc c'est agréable, mais à par ça...* » [15] ; « *Moi je trouve ça aéré, clair. Qu'est-ce que je pourrai vous dire de plus ? Moi je trouve ça beau, mais ça après c'est personnel. L'architecture assez contemporaine j'aime bien* » [19].

« **LE WEEK-END, C'EST DESERT** »

Aux yeux de tous, Europole est soumis à un double régime temporel : d'une part, une relative activité les jours de semaine ; d'autre part, une inactivité flagrante le week-end et les soirs de semaine dans une moindre mesure. La distinction entre ces deux moments du quartier est énoncée de diverses manières, avec plus ou moins d'emphase. Dans un cas, on est plutôt dans le registre du constat et de la valorisation du calme découlant de l'inactivité : « *La journée il y a assez de circulation parce qu'il y a tous les employés dans le coin, mais le soir c'est très calme, le week-end aussi* » [05] ; « *La semaine, c'est beaucoup plus animé ici, y a les bureaux. Les week-ends, c'est beaucoup plus calme* » [26]. Dans d'autres cas, l'inactivité est ressentie comme pesante et occasionne un jugement négatif : « *Il n'y a qu'à venir le week-end, il se passe rien, à partir du moment où les bureaux sont fermés, les administrations, il n'y a rien, c'est mort, mais là par contre on peut se garer. Le week-end c'est vide* » [21] ; « *C'est un quartier qui est moderne, mais qui vit pas le week-end. C'est un quartier assez spécial. Ici vous n'avez rien le week-end. Toutes les industries sont fermées, le palais de justice est fermé, la gare tourne au ralenti. On entend rouler les boules d'herbe du far-west tellement c'est désert !* » [27]. Quoi qu'il en soit de l'appréciation que l'on porte, il ne fait aucun doute que le quartier se transfigure le week-end et vit au ralenti.

« **JE NE SAIS PAS DANS QUEL SENS ÇA VA SE DEVELOPPER** »

Dernière image émergente d'Europole, celui d'un quartier en transition tourné vers l'avenir. La présence ou le souvenir des chantiers de construction marque encore fortement le quartier : « *Oui, ça à l'air plus clair en tout cas. Plus clair oui, ça fait moins chantier. Je crois que c'est ça, la dernière fois que je suis venue il y avait la place là avec encore pas mal de travaux* » [16]. Cette référence aux chantiers tend à projeter le passant dans un futur plus ou moins proche : « *En plus cette partie-là c'est encore en travaux, c'est encore en construction, ça se développe et c'est pas encore très attractif à mon goût* » [21]. D'une certaine manière le quartier est l'objet d'attentes particulières, d'espérances d'amélioration, sans que l'on puisse prévoir exactement la manière dont il va

évoluer : « Il doit y avoir des logements qui se construisent donc c'est peut être amené à être plus vivant je pense, mais j'ai vraiment jamais rien eu à y faire, dans les sorties que j'ai à faire, dans les spectacles que je veux aller voir, à ce niveau là y a rien qui se passe par ici pour le moment. Je ne sais pas si un jour... dans quel sens ça va se développer » [21]. Bref, comme le résume un passant : « ce qu'il va devenir je sais pas » [06].

Les régimes de la marche

MARCHER POUR LE PLAISIR

C'est plus passage que se promener vraiment

A Europole (nous nous référons ici à la partie récente), nous rencontrons peu la marche pour le plaisir. Le déficit de commerces dans le quartier semble se traduire par manque notable d'attraction et d'animation. Bref, il s'agit d'abord et avant tout d'un quartier que l'on ne fait que traverser, où domine la marche fonctionnelle. Néanmoins, face à cette tendance massive, quelques éléments laissent place au plaisir de marcher : plaisir de juste traverser, plaisir de la découverte, plaisir du sentiment esthétique. La partie ancienne, celle à proximité du cours Berriat se prête bien sûr à une toute autre qualification.

- A la limite traverser... mais se promener !

« La partie moderne je fais que la traverser en fait. (...) Ici niveau courses, commerces, il n'y a rien. Il y a de l'hôtellerie, de la restauration et de l'administration. Je m'y arrête pas du tout, c'est pas un endroit où je me pose. C'est pas très... je trouve pas que ça appelle au repos... C'est bétonné, c'est vitré. J'ai pas envie d'y rester quand je suis par là... » [21]

« C'est plus passage que se promener vraiment. (...) Je vais pas trop dans le quartier Europole en lui-même parce que vue que c'est que des habitations » [15]

« Il n'y a pas de magasins, il n'y a pas de vendeurs de sandwich donc c'est pas pour venir se balader, c'est pour aller travailler » [23]

« Non, sincèrement il n'y a personne, c'est un peu triste en dehors de quelques troquets. Il n'y a pas non plus de magasins pour se dépanner, pour faire des courses. Non c'est vraiment soit des cabinets d'avocats soit un ou deux bars limites, un peu louches. Non ça bouge pas donc on n'a pas spécialement envie d'y aller non plus. Par exemple en tram je suis jamais allée plus loin que le palais de justice » [14]

- Le plaisir de juste traverser

« Je suis juste dans les immeubles là au niveau du Secours Populaire donc c'est pour ça que pour moi c'est une rue, une place, un passage pour piéton et je suis au travail ! C'est génial, deux minutes et voilà » [14]

- Le plaisir de la découverte

« Je vais me promener des fois. Je regarde les dernières constructions parce que ça bouge beaucoup là. On y va avec ma femme le dimanche quand on s'ennuie, on va faire un tour. (...) Il y a toujours des nouveautés, des nouvelles constructions qu'on ne connaissait pas et qu'on découvre. Voilà, il y a des bâtiments qu'on n'avait jamais vus. Et c'est pas fini... » [17]

- Le plaisir du sentiment esthétique

« J'aime bien cette place. Je la trouve jolie... parce que tôt le matin ou tard le soir vous avez plein de petites lucioles au sol qui éclairent, c'est joli » [28]

- Un axe tout de même agréable

« Il n'y a pas trop de grands boulevards donc c'est très agréable. Même pour faire des promenades le long du tram c'est très agréable. (...). Ici il y a des voitures mais pas des grands carrefours. On est assez tranquille quand on traverse tout le cours » [2]

- L'appel des rues animées

« Je le traverse ce quartier mais j'y suis assez peu. Sauf le cours Berriat où je vais boire un café de temps en temps, il y a encore des boulangeries, il y a encore des commerces donc c'est un endroit qui vit encore, le quartier qui est derrière aussi un petit peu. (...) Le cours Berriat c'est un endroit où il y a des boulangeries, des cafés, des épiceries, il y a des gens, il y a une vie quoi. C'est vivant, c'est multi-cultures, c'est encore quelque chose qui existe » [1]

« C'est un trajet qui est assez vivant, qui passe par la place St Bruno, on traverse aussi les voies du tram, on passe devant le palais de justice donc ça reste assez peuplé et bien sympathique. Je vais jusqu'au CEA, donc là on rentre plus dans la partie industrielle après » [27]

MARCHER EN CONNAISSANCE DE CAUSE

Autrement on passe sous la gare...

Le quartier Europole se singularise par le rôle structurant que joue la gare de Grenoble dans les cheminements quotidiens. La présence du passage souterrain reliant Europole et le centre ville constitue à ce titre une ressource stratégique relative au choix de marcher ou de prendre le tram, d'adopter tel trajet ou tel autre, de couper ou/et de diversifier les parcours. Nous sommes ici à une échelle urbaine dans laquelle la gare joue un véritable rôle d'interface poreuse entre Europole et le centre ville. A l'échelle du quartier, les passants préfèrent certaines rues plutôt que d'autres, soit parce qu'elles permettent d'éviter la circulation automobile, soit parce que certains trajets paraissent moins longs que d'autres. Enfin, les tactiques de marche s'inscrivent aussi à l'échelle de multiples micro-pratiques des trottoirs (tropisme du soleil, anticipation d'obstacle, recherche de continuité de la marche, etc.).

- Couper : raccourci de la gare en souterrain

« Les trajets dans le quartier c'est pour aller faire mes courses. Autrement on passe sous la gare et on va en centre ville se balader » [05]

« Quand je vais à la gare je prends le tram jusqu'à la gare, ou ça m'arrive de descendre là et de couper par Europole et de passer par-dessous la gare » [03]

« Mes trajets, c'est surtout pour prendre le tram ou passer sous la gare régulièrement pour aller en centre ville, des choses comme ça... » [15]

« Pour venir, je suis passé par la gare en fait, je suis passé dessous le truc » [23]

- Diversifier : alternative au raccourci de la gare

« Quand je suis pressé je passe par la gare donc je débouche directement avenue Alsace Lorraine. Ou autrement quand je prends le temps ou que j'ai deux trois courses à faire je passe par le cours Berriat » [21]

« Pour aller dans le centre ville je passe par la gare. Quand je prends de l'autre côté c'est parce qu'il y a le marché à l'estacade ou le marché St Bruno. Je passe par le quartier St Bruno pour le marché » [26]

- Eviter : alternative à l'axe principal

« La rue du Vercors c'est une petite rue à double sens, avec un minimum de passage, c'est surtout une rue que les gens connaissent pour éviter le grand axe. Il y a très peu de commerçants. Il y a pas beaucoup de voitures donc on peut traverser tranquillement » [26]

- Se projeter : le chez soi à portée

« Il faut que je prenne le premier virage parce que dans ma tête ça me ramène plus vite chez moi, en fait j'ai déjà pris la route de la maison alors que l'autre il faut que j'aille un peu plus loin et qu'après je bifurque » [27]

- Potentialiser : écologie du trottoir

« Je marche toujours du même côté, toujours le même trottoir parce que c'est le plus large et parce que il y a la boulangerie qui est de ce côté aussi donc c'est très pratique » [26]

« Je prends plutôt le côté du trottoir au soleil parce qu'autrement il fait un peu froid » [02]

« C'est toujours le même trottoir, si je veux prendre le tram c'est toujours celui-là. Il faut dire qu'au fond il y a une synchronisation des feux qui est différente d'un trottoir à l'autre, et là pour les piétons on s'arrête pas quasiment, on traverse la rue directement. Alors que l'autre c'est un peu plus touffu, c'est un peu plus compliqué. Vous verrez au fond, les gens changent, surtout les jeunes changent de trottoir, moi je change avant, là où il n'y a pas de voiture, comme ça c'est plus rapide » [27]

« Je passais pas par là parce que c'était tout en réfection là, au moment de Noël, donc j'avais tendance à passer sur le trottoir en face parce que là c'était miné » [27]

MARCHER MAIS PAS N'IMPORTE OU

Si je devais en préférer une ce serait...

Comme nous l'avons mentionné à plusieurs reprises, le quartier est loin d'être uniforme et homogène (récent, ancien, et même une partie mixte). Un trait remarquable qui émerge ici est l'importance des alternatives de cheminement qui s'offrent aux passants et des polarités qui organisent ces alternatives : intime vs. Impersonnel, rapide vs. convivial, enfants vs. buildings. Tout se passe comme si l'on avait presque toujours le choix entre deux options très différentes. Mais encore, dans un quartier particulièrement entretenu et policé, les passants avec chien s'avèrent attentifs aux lieux et trajets qui leur sont adaptés. D'une certaine manière, le chien devient ici un révélateur de certaines composantes du quartier (revêtement de sol, espaces verts) en même temps qu'un opérateur à part entière des choix de trajet.

- L'intime et l'impersonnel

« Par là-bas c'est plus intime, la place Firmin Gautier, la coulée verte et de l'autre côté, le vrai Grenoble. Voilà, ici c'est par là que je passe pour aller au centre ville. Et quand j'en ai marre je passe par les petites rues parce que là il n'y a que des banques, c'est vraiment impersonnel, c'est pas rigolo quoi. Je coupe par les vraies rues » [06]

- Le rapide ou le convivial

« Il y a des trajets qui sont plus rapides et aussi plus austères qu'à l'aller. Ça dépend des humeurs. Vous avez en prenant directement une rue parallèle à Abbé Grégoire, c'est la rue d'Alembert et là vous avez absolument rien. Vous avez des garages, un petit bar et vous avez pas grand-chose. Alors celui-là je le prends quand je suis assez pressé. Après y a le côté plus... on passe devant la Poste, on voit des gens, ça c'est autre chose. Quand on a plus le temps de regarder ce qui se passe. C'est un peu le jour et la nuit. Je l'ai repris hier le trajet sympa, c'est vrai que ça change. Ça dépend du temps et si j'ai envie de voir du monde ou pas en sortant. Parce qu'après c'est pareil. J'ai jamais bien chronométré mais ça doit être presque pareil au niveau du temps » [27]

- Les enfants ou les buildings

« C'est agréable de marcher, tout à fait. Il y a les petits enfants, les petites écoles là, je croise pas mal d'enfants, de mères de famille, je trouve ça sympa. Les moments de verdure avec, c'est vraiment de ce côté-là parce que de l'autre côté c'est vraiment que des bâtiments et la gare. Marcher à travers les buildings c'est pas gégé ! Pour

l'aller je prends toujours le trajet le plus sympa parce que y a les écoles ouvertes le matin, ça fait plus d'animation, il y a une personne avec une casquette et un stop lets-go au passage pour piéton et qui fait passer les petits, c'est sympa » [27]

- Plus ouvert et moins de voitures
« Pour aller côté St Bruno il y a deux possibilités principalement. Il y a en passant par la rue juste à droite ici, sinon il faut continuer en suivant les rails du tram. A la limite si je devais en préférer une ce serait celle du tram parce que c'est plus ouvert, il y a moins de voitures, c'est plus agréable on va dire pour marcher à pied » [15]
- Quand le chien est de la partie
« Quand je vais me promener c'est pas ici, parce que ici il n'y pas de terre donc c'est plutôt la grande coulée verte là-bas où il y a le tram. Il y a beaucoup de chiens. Il y a cet endroit-là ou alors il y a en allant vers le vieux quartier, rue Revol et tout ça, le vrai Grenoble comme il était avant. Voilà, pour les chiens il y a surtout cet endroit là-haut » [06]
« Un trajet idéal à pied... quand j'y vais seule sans ma chienne c'est le cours Berriat parce que c'est le plus animé. Et quand je suis avec ma chienne, je suis un peu obligée de faire ce trajet-là et puis après je prends le tram » [09]

MARCHER A CERTAINES CONDITIONS

Ça dépend un peu du temps en fait...

A Europole, nous avons rencontré peu de cas où se pose vraiment l'alternative entre marcher et ne pas marcher. Ne pas marcher signifie dans tous les cas prendre le tram. Il en va alors des conditions ayant trait au tram lui-même (en service ou en grève), aux conditions climatiques de la marche (faire ou ne pas faire beau) et aux conditions du trajet (plus ou moins long, dans le quartier ou à l'extérieur du quartier).

- Ca dépend du temps
« Pour aller au centre ville, ça dépend... en tram ou à pied. Ça dépend un peu du temps en fait. S'il fait beau j'y vais à pied parce qu'il n'y en a pas pour long long. Sinon après je prends le tram, et tout dépend si je vais vraiment loin » [14]
« Je vais à pied dans le centre ville s'il fait beau et que j'ai envie de me balader. Sinon, généralement je prends le tram » [15]
- Quand le tram n'est pas là
« Il y a des grèves de tram et il faut que je vienne à pied. Je viens de la place de Verdun. Je suis allée dans le centre ville et après je suis passée sous la gare et je suis arrivée ici » [19]
- Petits trajets dans le quartier
« Pour aller dans le centre ville je prends le tram, c'est le plus pratique. Pour aller au travail, je suis pas du tout sur la ligne de tram, donc ça me rallongerait un petit peu (de prendre le tram). Alors, je pourrais prendre le C, faire la grande boucle, mais en fait au niveau du temps je préfère marcher. Ça fait un peu d'exercice » [27]
« Quand je dois aller en ville de chez moi rue Abbé Grégoire je prends le tram, mais là pour venir à la Poste (place de la gare) je passe par là directement et je rentre chez moi à pied, ça fait pas de mal » [17]

MARCHER SELON L'OCCASION

J'ai pris la ligne A donc je suis descendu à St Bruno et je continue à pied

Diverses occasions conduisent les passants d'Europole à marcher. Tout d'abord, le passage d'un moyen de transport à un autre. En ce qui concerne l'automobile, nous avons constaté à plusieurs reprises que des passants se sont garés à l'extérieur d'Europole (difficulté à se garer dans le quartier, utilisation d'un parking-relais aux portes de la

ville...) et qu'ils se retrouvent alors piétons dans le quartier. En ce qui concerne le tram, il se combine de différentes manières avec la marche (en termes de prolongement ou d'alternative). Ensuite, le marché St Bruno fonctionne comme un véritable attracteur du quartier, et ce d'autant plus qu'il existe un déficit notable de commerces dans la partie récente d'Europole. Enfin, outre ces tendances principales, nous relevons aussi de petites occasions de marcher (promenade du chien, petit parc à proximité) ou de marcher un peu plus (petit détour commerce sur un trajet).

- Des questions de parking qui font marcher

« Aujourd'hui je me suis dit tiens, comme je suis parti de la place de Verdun, pour aller à Europole je vais utiliser le tramway ! Alors je suis surpris de la rapidité avec laquelle on se déplace. Ce qui a motivé le fait que je prenne le tramway c'est qu'ici on arrive très mal à se garer, à part tourner pendant un quart d'heure ou prendre le risque de se prendre un PV, surtout que je vais rester trois heures ici, donc je fais l'aller-retour avec le tramway. C'est la première fois que je prends le tramway de façon professionnelle. En fait comme je ne connais pas bien les lignes du tramway, j'aurai dû prendre la ligne B pour arriver au Palais de Justice. Mais j'ai pris la A donc je suis descendu à St Bruno et je continue à pied vers le Palais de Justice » [08]

« Là c'est par hasard que je passe dans ce quartier. J'ai laissé ma voiture à Fontaine hier pour aller dans le centre ville et puis je vais récupérer ma voiture » [01]

« Alors comme je suis de Varce, je suis venue en voiture, j'ai posé ma voiture à l'esplanade voilà, et après je marche. Alors je traverse le pont, je prends la rue à droite direction la gare et après à la gare il y a un passage souterrain... » [20]

- Prolongement : tram d'abord et marche ensuite

« Nous on habite l'Île Verte donc on prend le tram jusqu'au centre ville et puis soit on continue en tram (jusqu'à Europole pour visiter des amis) ou quand il fait chaud on continue à pied, ça fait une petite sortie agréable » [02]

- Retour : tram aller et marche retour

« La nuit, quand je sors pour aller au cinéma ou pour aller en centre ville, je rentre à pied souvent. C'est plus rapide que d'attendre le tram, parce qu'il y a moins de passage » [10]

- Le marché St Bruno comme attracteur

« Je vais faire mes commissions un peu plus bas là-bas, je vais au marché. (...) Je vais de chez moi faire mes courses vers le marché » [04]

« Déjà le marché, la place de marché St Bruno, il y a pour aller au coiffeur, plein de choses. Pour manger aussi parce qu'il y a des petits kebabs, des trucs comme ça » [03]

« Le plus souvent je vais vers le quartier Berriat, place St Bruno pour acheter mon pain, faire mon marché. Puis autrement c'est plus en voiture » [05]

- Petit détour occasionnel

« Ca dépend de ce que j'ai à faire. Soit je vais juste à Berriat et je prends la rue Debraye et je remonte vers le feu, le Crédit Mutuel qu'ils ont refait, par là j'arrive direct sur le cours. Sinon il faut que j'aille au cyber café donc à ce moment là je fais le petit détour, en fait le cyber café, vous prenez la rue là, vous tournez à droite et il est à côté de l'antenne de la mairie et de la Société Générale. Alors là à ce moment-là je rallonge un peu et après je rejoins le cours Berriat. Voilà, ça dépend vraiment de ce que j'ai à faire » [14]

- Promenade du chien et détour du pain

« (en promenant le chien) C'est pratiquement toujours le même trajet. Je prends la rue Mayen, ensuite je prends la rue du Vercors, et puis de la rue du Vercors j'arrive ici... (rue Abbé Grégoire) ensuite là je vais couper, prendre la rue, ah le nom m'échappe... après je vais rue du Vercors, puis une petite rue, c'est la rue ah, j'ai des trous de mémoire. Pourtant j'y passe tous les jours. C'est la rue, la rue Amédée

Morel. Voilà, je reviens, je fais un tour en allant chercher mon pain et puis ensuite je rentre chez moi » [09]

- Trouver un petit prétexte

« La nuit, je viens dans le parc ici, fumer une clope » [11]

« Il y a un petit parc derrière, je me souviens plus du nom, où je vais de temps en temps, c'est tout » [12]

MARCHER A L'HABITUDE

Ce quartier en fait je le découvre pratiquement tous les jours

Quartier construit à neuf, Europole permet de comprendre comment des habitudes de marche se font et se défont. Les nouveaux habitants du quartier étant nombreux et certains bâtiments eux-mêmes toujours en cours de construction, on voit apparaître une pratique de la marche liée à la découverte du nouveau. C'est ainsi que la recherche de repères et l'attrait de la curiosité font marcher. Mais encore, les habitudes de marche dans ce quartier se prêtent à diverses formes et divers processus, de l'ordre de la stabilisation, de la répétition et de la variation des parcours.

- Découverte de la nouveauté

« Ce quartier en fait je le découvre pratiquement tous les jours parce que tous les jours il y a des nouveaux bâtiments, des bâtiments structurant qu'on découvre. Par exemple, je ne savais pas qu'il y avait une halle de sport » [08]

« Parfois je prends des petites rues que je ne connais pas. Il y a des petites rues, elles sont bizarres » [03]

- Stabilisation du trajet quotidien

« Ça m'est arrivé au début de chercher un peu ma route, de voir s'il n'y avait pas d'autres chemins plus courts, plus tranquilles. Et puis maintenant, c'est celui-là le plus court donc je le prends tous les jours » [28]

- Répétition : le chien comme un élément de régularité

« Oh la chienne met assez longtemps (durée du trajet). Comme je la promène que deux fois par jour, je la promène une heure. Le matin et le soir, deux fois par jour. Ça me convient en termes d'horaire, le quartier est pas trop mal pour les chiens, il y a des distributions de sacs, c'est très bien, il y a des poubelles partout. Ça me convient tout à fait. Je pense que ça lui convient aussi parce qu'il faut qu'elle se dégourdisse un peu parce que c'est pas un tout petit chien » [09]

- Variation du trajet quotidien

« Ça dépend des jours, ça dépend de l'humeur. J'aime bien la rue du palais de justice parce qu'elle est calme, il n'y a personne. C'est une rue... ça dépend beaucoup de l'état d'âme le trajet qu'on prend. Moi j'aime bien la coulée verte là-bas, c'est vraiment joli, c'est vraiment bien ce qu'ils ont fait, et ils l'entretiennent bien » [06]

MARCHER MALGRE TOUT

Il faut qu'on poirote au moins 10 minutes avant qu'il y ait une voiture qui veuille bien nous laisser passer

Parmi les problèmes classiques rencontrés pour marcher, nous trouvons les problèmes liés à l'encombrement des voitures sur certains trottoirs (rues de la partie plutôt ancienne du quartier) et à la coexistence des modes de déplacements « doux » sur un même territoire (marche, vélo, rollers). Mais d'autres difficultés semblent davantage liées à la conception et l'aménagement d'une partie récente du quartier Europole (le complexe de la place Schuman à la place Firmin Gautier). Dans cette portion du quartier, on voit se cumuler des problèmes relatifs à la traversée de la Rue Pierre Semard (pb de circulation),

à l'usage piéton de la Place Firmin Gautier (pb de revêtement de sol) et aux mauvaises conditions environnementales de la Place Schuman (pbs d'exposition au vent et vulnérabilité aux regards).

- Les trottoirs à voitures

« C'est vrai et le plus dur c'est quand des voitures se mettent sur les trottoirs et que les mamans avec les poussettes doivent essayer de passer à droite à gauche (...) Il y a juste la petite rue, la rue Anthoard, celle là de temps en temps on se demande si les trottoirs sont faits pour garer les voitures ou si c'est vraiment pour les piétons. Les gens se garent sur le trottoir et vous avez même pas de quoi passer. Donc derrière, vous basculez sur la route, il y a des voitures qui arrivent parce que c'est un axe fréquenté (...) vous vous ferez klaxonner parce que vous êtes sur la route, que ça dérange tout le monde » [14]

« Il y a trop de voitures ! C'est pas assez nature, il n'y a pas d'arbres, et trop de voitures sur les trottoirs surtout » [12]

- Piétons, vélos et rollers

« Au niveau de la marche il n'y a pas de problème. Des fois on croise des vélos c'est vraiment embêtant car on risque de se faire renverser, soit par les rollers, soit par les vélos. C'est vrai ils vont à toute vitesse, ils font des queues de poisson, mais pour la marche il n'y a pas de problème » [06]

« C'est pareil pour les vélos, rue Anthoard, leur piste c'est le trottoir. Hier encore je me suis faite engueuler par un petit papi parce que j'étais sur son trottoir alors que lui était en vélo » [14]

- Un passage piéton problématique

« Bon là il y a l'axe à traverser, là ça va parce qu'il est 3h mais quand on sort à 5h, 5h et demi, il faut qu'on poirote au moins 10 min avant qu'il y ait une voiture qui veuille bien nous laisser passer. Mais j'ai vu quand je pars dans une autre région et que je rentre en voiture ici, ce passage piéton se voit pas, donc les gens dans leur véhicule ils ont pas à s'arrêter puisqu'ils ne voient pas de passage pour piéton. Donc une petite signalétique du passage ça serait sympa. Suivant les heures auxquelles je prends le travail il faut que je prévois 5 min de plus ou 5 min de moins »

- Gadoue + jets d'eau + courant d'air

« Place Firmin Gautier, ce que je reproche c'est que quand il pleut on s'en met plein les pieds de ce truc rouge là. C'est une sorte de petit gravillon, quand il pleut ça fait des flaques. Et puis on peut pas passer par là parce qu'il y a les jets d'eau et on sait jamais trop quand ils se mettent en marche. Donc on est obligé de faire un détour alors que le passage pour piéton est là. C'est un peu dommage qu'ils aient mis ça en rouge, ça fait gadoue. Et puis l'esplanade (Place Schuman) qui est très ventée. Ah oui, c'est le courant d'air assuré de Grenoble, si vous voulez refaire votre brushing, je vous conseille la place » [26]

- Surexposition sur la place

« En ce moment j'évite la place (Schuman) là parce qu'avec toutes ces fenêtres, c'est comme des glaces sans tain, on n'y pense pas mais quand on commence à le réaliser on se sent pas très bien, c'est pas intime franchement, pas intime du tout » [06]

Analyse du corpus à la 3ème personne

L'ENQUETE

Réalisation de l'enquête

Les reconductions ont été effectuées le vendredi 21 avril 2006, journée ensoleillée et veille des vacances de Pâques dans la région Rhône-Alpes. Les quatre enquêteurs ont relaté les parcours de passants sur les deux terrains sélectionnés Europole et Ile Verte (deux enquêteurs sur chaque terrain le matin et l'après-midi). Quatre points de départ jugés intéressants dans le quartier (carrefour, place, rue tranquille...) ont été fixés pour démarrer les reconductions.

Corpus obtenu

Nous avons réalisé :

78 reconductions à Europole,

65 reconductions à l'Ile Verte.

L'ANALYSE

Orientations bipolaires de l'analyse

L'analyse des récits nous conduit à reconnaître la bipolarité que Michel de Certeau définit lorsqu'il s'intéresse aux pratiques piétonnières :

le registre du parcours qui organise les mouvements (entrer, traverser, tourner...) et manifeste la singularité de l'allure des marcheurs,

et celui de la géométrie, de la carte, qui permet de tracer les chemins suivis¹⁰.

La distinction entre « espaces » et « lieux » exprime également cette bipolarité du stable et de l'instable :

« Est un *lieu* l'ordre quel qu'il soit selon lequel des éléments sont distribués dans des rapports de coexistence. S'y trouve donc exclue la possibilité, pour deux choses, d'être à la même place. La loi du « propre » y règne : les éléments considérés sont les uns à côté des autres, chacun situé en un endroit « propre » et distinct qu'il définit. Un lieu est donc une configuration instantanée de positions. Il implique une indication de stabilité.

Il y a *espace* dès qu'on prend en considération des vecteurs de direction, des quantités de vitesse et la variable de temps. L'espace est un croisement de mobiles. Il est en quelque sorte animé par l'ensemble des mouvements qui s'y déploient. [...] A la différence du lieu, il n'a donc ni l'univocité, ni la stabilité d'un « propre ». En somme *l'espace est un lieu pratiqué*. Ainsi, la rue géométriquement définie par un urbanisme est transformée en espace par des marcheurs. »¹¹

¹⁰ M. de Certeau. *L'invention du quotidien 1. Arts de faire*. Gallimard, 1990, p. 175

¹¹ Ibid. p. 173

Grille de dépouillement

Nous avons donc établi une grille de dépouillement mettant en relation le parcours d'une personne et les différents espaces urbains traversés. Les aménagements de ces espaces nous ont intéressés dans la mesure où les récits mentionnaient la manière dont le marcheur les appréhendait. De même, nous avons prêté attention aux interactions sociales et à la gestuelle du piéton qui singularisaient les trajets.

Entrée spatiale

Nous avons découpé l'espace en rues, en tronçons pour les axes les plus importants, places ou carrefours. Chaque récit de reconduction a fait l'objet d'un dépouillement segmenté selon cette entrée spatiale.

Les *catégories* suivantes ont permis de suivre le parcours d'un marcheur en relation avec son contexte :

- Sexe, âge approximatif, « accessoires »¹² pouvant avoir une incidence sur la manière de marcher (comme un sac à dos, un sac à main, une veste sur l'épaule...)
- Trajet et éventuellement, selon le terme du trajet, précision sur le but du déplacement (parking, boutique...)
- Allure : ce terme permet de rendre compte du rythme de la marche, de la manière de marcher et de la gestuelle qui accompagne la marche (bras ballant, main dans les poches...)
- Position dans l'espace (par exemple, marcher sur le bord ou au milieu du trottoir) lorsqu'il y a une constante ou une tendance indiquées dans la reconduction
- Actions remarquées d'évitement, d'arrêts ou encore d'actions comme téléphoner, rencontrer quelqu'un...
- Eléments d'aménagement et contextuels en regard des actions
- Configuration spatiale en mouvement

Configuration spatiale en mouvement

Cette notion adapte aux reconductions « la configuration » telle que Jean-François Augoyard la définissait dans « Pas à Pas » : au cours du cheminement la *configuration*, la *structuration* qu'opère le marcheur, sont à entendre comme « déformation du bâti tel qu'il était conçu et recreation de l'espace par le sentir et la motricité »¹³. Les récits de parcours à la troisième personne nous donnent accès à des indices qui ont trait au sentir et à la motricité propres au passant dans sa relation avec l'espace traversé.

Ici, nous envisageons la notion d'abord comme, au sens géométrique du terme. Citons les tracés les plus fréquents :

- Linéaire : ligne droite (toutefois, la marche assouplit la linéarité au sens stricte)
- Zigzag : les zigzags indiquent des parcours contraints à se déporter (voitures garées en partie sur le trottoir, croisement ou dépassement d'autres passants, plots, etc.)

¹² Voir S. Lavadinho et Y. Winkin. Les territoires du moi : aménagements matériels et symboliques de la marche urbaine. In Actes de colloque *Développement urbain durable*. Université de Lausanne, 21-23 septembre 2005 : « parmi les accessoires embarqués, on songe immédiatement au téléphone portable, au baladeur et à l'ipod.... »

¹³ Augoyard Jean-François. *Pas à Pas*. Paris : Seuil, p. 119

- Crénelé : l'excès du zigzag est le créneau (par exemple, descendre du trottoir pour contourner une voiture et remonter ensuite)
- Escalier : il comporte deux linéaires et une traversée entre les deux
- Perpendiculaire : tracé en L (soit une traversée de rue et un petit parcours linéaire)
- Transversale : ce terme concernera les traversées d'axes importants, perpendiculaires ou non
- Etc.

Les configurations spatiales en mouvement ont aussi pour objectif de traduire ce que nous appellerons l'inclination du marcheur - humeur, crainte des obstacles... Si l'aménagement, la largeur du trottoir, la présence d'autrui influencent le mouvement, c'est également l'intention du marcheur qui lui donne sens et l'oriente.

Un piéton peut se diriger vers l'arrêt de tram rapidement et témoigner ainsi de l'efficacité qu'il recherche ; une personne âgée avancera très prudemment.... L'inclination peut aussi évoluer pendant le parcours en fonction des événements, des empêchements, des intérêts ou encore des ambiances rencontrés. Citons l'exemple d'une vieille dame de 70 ans ou plus, très prudente, qui avance doucement et anticipe tous les obstacles (elle laisse passer, s'écarte...) ; son attention est totalement concentrée sur l'aménagement ; pourtant, un peu plus loin, lorsque la rue devient commerçante et la sollicite, elle se montre disponible et adopte une attitude moins prudente - nous qualifierons alors le linéaire qu'elle parcourt de « disponible » pour rendre compte de son rapport en mouvement au contexte. De même, une diagonale observée dans la traversée d'une rue adjacente manifeste-t-elle une volonté de gagner du temps ou, si elle est effectuée tranquillement, un sentiment de liberté donnée par le calme ambiant ? Selon le contexte et l'allure, la diagonale sera qualifiée de « rapide » ou « libre ».

Liste potentielle d'inclinations permettant de qualifier les tracés :

- Pressé, rapide, déterminé, efficace : en rapport avec la fonctionnalité, le trajet est en adéquation avec le but à atteindre
- Anticipateur : prévision des obstacles, tactique qui suppose la connaissance de l'espace et de l'aménagement
- Souple : adaptation à l'environnement (se mettre de profil par exemple sans rompre le rythme de la marche)
- Régulier : terme qui indique le rythme mais aussi la prise en compte « naturelle » de la signalisation et des autres (ralentir aux carrefours, se décaler sans à-coup...)
- Informel : traduit la liberté prise notamment dans les traversées
- Ludique
- Imprévisible
- Flâneur
- Hésitant
- Prudent, fragile
- Préoccupé : auto-centré avec rythme irrégulier
- Etc.

Exemple du dépouillement des reconductions place Robert Schuman (Europole)

Sexe - âge accessoires	Trajet	Allure - position dans l'espace - attitude	Actions	Éléments aménagement et contextuels	Configuration spatiale en mouvement
5 - 10h10 jeune fille pt sac à dos sur l'épaule	Passé devant EC Place Robert Schuman, rue Doyen Louis Weill	Balance les bras	Traverse la place pour aller RDLW <u>Longe le mur du bât</u> (avec arches), le contourne	Place ensoleillée, fumeurs sur les plots	Escalier efficace de proximité (et non la diagonale ; est-ce l'absence de repères ?)
11 environ 10h 20 2 étudiants Sac à dos	Rue Doyen Louis Weill n° 53, place Schuman, Souterrain, Gare : billetterie, chacun sur un quai	Grands, élancés, maigres Pas très souple, rapide Cou et tête semblent un peu en avant, jambes écartées, pieds en canard Sont très proches Accélèrent	S'arrêtent ensemble et évitent un couple « d'un seul corps » en se déportant sur la gauche Tournent et se dirigent vers l'escalier Sortent les mains de leur poche et trottent Accélèrent dans le souterrain	Couple en sens inverse [le passage sous l'immeuble est un garage à vélos]	Diagonale rapide
12 H âgé, costume Journaux dans main gauche	Souterrain, pl. Schuman, Pierre Semard, Abbé . Grégoire, arrêt tram st Bruno	Marche très lentement Main droite dans poche Allure de flânerie sur la place	Monte les escaliers difficilement S'arrête dans les escaliers Ralentit comme s'il flânait, regarde autour de lui Longe le mur de la banque CIC S'arrête et nettoie ses lunettes, tourne à gauche en direction de l'EC	Restaurant « Côté jardin » Banque CIC sur la gauche de la place	Linéaire flâneur

DESCRIPTEURS

1. Dynamiques de la marche

Deux descripteurs permettent de rendre compte de ce qui fait marcher :

- le lieu associé aux trajets et aux motifs de la marche, considéré en tant qu'il attire, distribue, repousse...
- l'espace en tant qu'il dynamise, ralentit, calme, etc. le corps en marche.

Descripteur 1 : dynamique du lieu

Au terme du dépouillement, il est possible de dégager dans le quartier étudié des lieux qui, conformément à la définition précédente, comportent une stabilité (ordre de leurs « objets » comme la gare, les commerces, etc.) et des limites souples tout en étant repérables, et comportent également, malgré la contradiction entre les termes, une dynamique propre ; celle-ci se conçoit ici comme la caractéristique dominante (« la loi du « propre » selon M. de Certeau) de ce lieu considéré du point de vue de la marche en ville : attirer, relier, séparer, etc.

Descripteur 2 : dynamique de l'espace

Les configurations spatiales en mouvement constituent la catégorie la plus riche pour considérer les pratiques spatiales et les manières de marcher qui tiennent compte à la fois du marcheur et du contexte.

Temporalité, rythme, rapport à l'aménagement, interactions sociales déclinent ce second descripteur.

2. Dynamiques du quartier

Cette dynamique ressaisit les éléments précédents et exprime de manière synthétique la relation entre la marche et le quartier ; en d'autres termes, elle s'intéresse aux parcours dans le quartier, considéré lui-même dans la ville. En ce sens, sans négliger la dynamique analytique du lieu, elle la dépasse. La mise en perspective des ambiances évoquées dans les récits et des usages (la pluralité des trajets avec leur fréquence) mis à jour dans l'analyse permet de poursuivre notre fil conducteur : qu'est-ce qui fait marcher ? Les ambiances ne donnent-elles pas des indices sur le plaisir de marcher par exemple ? Que nous apprennent les usages sur la fréquentation des lieux ? Peuvent-ils remettre en question certaines images positives ou négatives du quartier en mettant en évidence des habitudes invisibles pour un œil extérieur ? Quels sont *les trajets alternatifs* qu'il est possible de déceler ? Qu'est-ce qui attire dans le chemin retenu ?

Données observables

Les données chiffrées issues des reconductions ont un caractère arbitraire : nous avons suivi telle personne et non telle autre, le point de départ des reconductions ne correspond pas souvent au début du parcours du piéton, le but de leur marche en ville reste obscur... Pourtant, ces données observables permettent de caractériser la « population » de nos reconductions et indiquent des tendances relatives aux marcheurs dans le quartier, un vendredi, veille des vacances de Pâques.

L'ENQUETE

Réalisation de l'enquête

Les reconductions ont été effectuées le vendredi 21 avril 2006, journée ensoleillée. Quatre points de départ étaient fixés :

Points de départ	Matin	Après-midi
Angle cours Berriat / rue de l'Abbé Grégoire devant l'école	11h	14h30
Angle des rues Amédée Morel et Vercors devant la boulangerie	11h	15h45
Ecole Supérieure de Commerce 12 rue Pierre Semard	10h	14h30
Place de Sfax	9h	15h45

Nombre de reconductions

78 reconductions ont été effectuées dans la journée ; le nombre de personnes suivies est supérieur à celui des parcours : si la plupart marchaient seules, d'autres circulaient à deux (couple H-F, collégiens, amies...) ou avec des petits groupes d'enfants et/ou avec un enfant en poussette :

Matin 34 reconductions - 40 personnes + 7 enfants autonomes + 4 en poussette

Après-midi 44 reconductions - 52 personnes + 2 enfants autonomes + 2 en poussette

POPULATION

Sexe et âge

Du point de vue du sexe, nous observons :

Matin 40 personnes soit 25 F et 15 H + deux groupes d'enfants + 4 en poussette

Après-midi 52 personnes soit 26 F et 26 H + un groupe de 2 enfants + 2 enfants en poussette

Les femmes sont en plus grand nombre le matin (courses et accompagnement des enfants au retour de l'école) et nous remarquons qu'un plus grand nombre de couples H-F a été « suivi » l'après-midi.

L'âge attribué de manière approximative aux personnes entraperçues permet de repérer certaines données :

- les personnes âgées (c'est-à-dire de plus de 55-60 ans selon notre grille) sont moins nombreuses l'après-midi : 1 l'après-midi contre 12 le matin, dont 7 d'environ plus de 65 ans ;
- en revanche, le nombre d'adultes ayant environ entre 30 et 45 ans est plus important l'après-midi : environ la moitié pour cette tranche d'âge l'après-midi et un quart le matin ;
- enfin, les jeunes (entre 15 et 30 ans) représentent environ un tiers des personnes suivies le matin (soit 14/40) et l'après-midi (soit 15/52), ce qui témoigne sans doute de la présence de l'Ecole de Commerce et du lycée international.

Motifs de la marche

De nombreuses reconductions (31 sur 78, soit 3/5), ont trait au déplacement (; si nous estimons qu'un parcours qui prend fin ou commence aux escaliers de la place Schuman est en rapport avec la gare (on peut se demander en effet si le souterrain n'est pas emprunté pour aller au centre ville ou en revenir), nous pouvons dénombrer les déplacements suivants :

- 16 départs transports en commun (bus + tram + 4 parcours qui empruntent le souterrain de la place Schuman)

- 7 arrivées (5 depuis le souterrain)
- 8 départs en voiture

Un tiers des reconductions (25) a pour terme un immeuble dont nous supposons que dans la plupart des cas il s'agit du domicile ; mais la proportion est plus forte le matin que l'après-midi :

- 14 le matin (soit quasiment la moitié des reconductions) dont 10 entre 11h et 12h15 (personnes qui souvent rentrent avec un panier, le pain, sont accompagnées d'enfants au retour de l'école),
- 11 l'après-midi (soit un quart).

6 personnes (1 le matin et 5 l'après-midi) poursuivent leur chemin à pied au-delà des limites de notre périmètre d'enquête.

Enfin, parmi les autres destinations, nous mentionnerons la boucherie, l'Ecole Supérieure de Commerce...

Incidence des conditions météorologiques et temporelles

Les conditions météorologiques - ensoleillement, température agréable - ont pour conséquence que beaucoup de marcheurs ont retiré leur veste et la placent sur le bras ou l'épaule (voir les reconductions de l'après-midi). Dans certains cas, ce vêtement les embarrasse d'autant plus qu'ils portent déjà en bandoulière ou au bout du bras, un sac, un cartable, un ordinateur...

Nous supposons que le soleil est un attracteur, puisque beaucoup de personnes marchent sur le trottoir ensoleillé.

De nombreux marcheurs ont un petit sac à dos (les plus jeunes) ou un sac en bandoulière qui ne semblent pas avoir d'incidence sur l'allure. En revanche, au retour des courses, les sacs à provisions ralentissent la marche. En relation avec ce vendredi, dernier jour d'école avant les vacances de Pâques, plusieurs reconductions mentionnent les gros sacs qui rendent la marche laborieuse.

RELATIONS ENTRE LES QUARTIERS EUROPOLE ET BERRIAT

La distinction des deux quartiers dans notre zone d'enquête s'impose :

- le tissu ancien : triangle formé par le cours Berriat et les rues Pierre Semard, et au bout Félix Esclançon et Diderot ;
- le quartier récent Europole : triangle situé entre les voies SNCF et les rues Pierre Semard et Félix Esclançon.

Passe-t-on facilement d'Europole au tissu ancien et inversement ? Si nous considérons les deux termes des reconductions - sachant que leur point de départ ne correspond pas toujours au début des parcours que nous avons suivis - nous parvenons à ces comptages :

- 20 reconductions dans Europole,
- 33 dans le tissu ancien,
- 24 dans les 2 : les échanges entre les deux quartiers sont souvent liés à la présence d'infrastructures de transport et restent limités au nœud multimodal d'Europole.

Dynamiques de la marche

DYNAMIQUE DU LIEU

L'analyse des reconductions permet de repérer sept lieux qui présentent une homogénéité du point de vue de la marche :

- Nœud multimodal : constitué par la place Schuman (escaliers du souterrain pour la gare), la rue de la Frise (arrêts de bus, accès au quai SNCF et à un parking), la rue Pierre Semard à ce niveau (station de tram Europole, rails du tram, rue en double sens, pistes cyclables)

- La place Firmin Gautier
- Cours Berriat
- Un micro centre autour de l'intersection rue du Vercors / rue Amédée Morel
- Le triangle résidentiel Europole
- Le tissu ancien : périmètre formé par les rues Pierre Semard, du Vercors, Diderot et le cours Berriat
- Bordure du quartier : rue Félix Esclangon et le bout des rues Pierre Semard, et du Vercors

Quelle est la nature des dynamiques propres à ces lieux ?

Attirer

Attracteur de la mobilité :

Nœud multimodal

Arrêt de tram cours Berriat

Attracteur vie de quartier (rayonnement) :

Boulangerie à l'intersection rue du Vercors / rue Amédée Morel

Commerces et animation du cours Berriat surtout dans le tronçon entre la rue de l'Abbé Grégoire et le carrefour avec les rues Pierre Semard et du 4 Septembre

Attracteur ponctuel (sans rayonnement) :

Groupe scolaire Anthoard

Ecole Supérieure de Commerce

Lycée place de Sfax

Aparthotel Grenoble - Residhome Marie Curie : 60-62 rue Félix Esclangon

Résidence Marie Curie Les Estudines : 58-62 rue Félix Esclangon

Brasser

Densité et mobilité sur le cours Berriat autour de l'arrêt du tram St Bruno

Répartir

Nœud multimodal : la place Schuman et la rue Pierre Semard, à la hauteur de l'arrêt du tram, du World Trade Center et de l'Ecole Supérieure de Commerce

Centre : Place Firmin Gautier - plaque tournante qui dessert les rues structurantes du tissu ancien

Axe : Cours Berriat - entre les deux parties homogènes du quartier ancien

Relier

La rue Pierre Semard joue un rôle de liaison entre la place Schuman, voire le quartier récent Europole, et le quartier Berriat

Par ailleurs, plusieurs rues ont un rôle de transit entre des points stratégiques :

Depuis la place Schuman, passer par la rue de l'Abbé Grégoire pour rejoindre le cours Berriat et prendre le tram

Emprunter la rue d'Alembert pour aller vers le cours depuis la place Firmin Gautier

« Descendre » la rue du Vercors vers le tram ou vers la gare (ou inversement)

Dans le quartier Europole, prendre la rue de l'Arménie pour aller à l'Ecole de Commerce depuis la résidence Marie Curie, ou emprunter la rue Doyen Louis Weil pour se diriger rapidement vers la place Schuman...

Séparer

Limites de la ville :

Rue Félix Esclançon, limites centrifuges - garer et laisser sa voiture, revenir la chercher

Limites d'un quartier :

Rue Pierre Semard : elle pourrait *a priori* figurer parmi les axes de jonction, mais les deux parties qu'elle relie sont trop hétérogènes ; elle constitue plutôt une limite que l'on franchit entre l'une et l'autre

DYNAMIQUE DE L'ESPACE

Ce descripteur qui s'intéresse au mouvement des marcheurs s'appuie essentiellement sur les configurations spatiales en mouvement, elles-mêmes déclinées, explicitées, par la temporalité, le rythme, le rapport à l'aménagement et les interactions sociales.

Configurations spatiales en mouvement

Rappelons que le tracé qualifié met en relation la géométrie du parcours et la manière de marcher qui tient compte de ce que nous avons appelé « l'inclination » du marcheur.

Linéaires

Des linéaires rapides, efficaces, ont trait au déplacement : rue du Vercors ou rue Doyen Louis Weill vers la place Schuman ; ces parcours linéaires font parfois l'objet d'une accélération sur la place (gagner rapidement le souterrain ou un arrêt de bus ou le quai de la gare) pour ceux qui connaissent les lieux ; le linéaire prend alors la forme d'un raccourci en diagonale.

Nous observons des linéaires plus ou moins réguliers (rappelons que la régularité indique un rythme de marche et la traversée aisée des rues adjacentes), peu contraints, parfois flâneurs (48 et 49)¹⁴ le long du cours Berriat, avant le croisement avec la rue de l'Abbé Grégoire (en direction du centre ville depuis le Drac).

Tous les linéaires peuvent comporter des zigzags :

- ponctuels dans la plupart des espaces parcourus lors du croisement d'un autre passant
- même dans la rue Doyen Louis Weil où les piétons ont tendance à marcher au milieu du large trottoir ;

¹⁴ Les numéros entre parenthèses renvoient aux reconstructions qui illustrent le texte.

- fréquents au point de transformer la trajectoire en slalom lorsqu'il y a densité de population - ainsi, cours Berriat entre la rue de l'Abbé Grégoire et l'arrêt de tram St Bruno.

Les zigzags, dans certaines rues, sont dus à l'aménagement (plots à éviter dans le bas de la rue du Vercors par exemple, chantier rue René Thomas) ou aux voitures garées en partie sur le trottoir (stationnement cours Berriat, sur des entrées de garage rue du Vercors). Le parcours est manifestement crénelé rue du Vercors à la hauteur du garage (après la rue Amédée Morel en montant sur le trottoir de gauche, voitures sur le trottoir).

Des parcours en escalier sont fréquents dans les rues du tissu ancien : ils anticipent la suite du parcours (passer sur le trottoir de gauche si l'on tourne à gauche au bout de la rue par exemple) ; on les observe notamment rues de l'Abbé Grégoire et d'Alembert où la traversée se fait plutôt sur un mode informel (hors passage piétons).

Les transversales mentionnées dans les reconductions concernent essentiellement :

- le cours Berriat : prudence de rigueur (regards sur les feux et la circulation) avec attente du passage des trams et/ou des voitures qu'il s'agisse d'une traversée sur ou hors passage piéton ; traversée parfois laborieuse (23 et 45) ;

- la rue Pierre Semard : traversée déterminée (nécessité de la trajectoire), anticipatrice (prise en compte du passage des trams et des voitures) et souvent informelle, parfois imprévisible (notamment à la hauteur de la traversée rue de l'Abbé Grégoire).

Si de nombreux parcours s'avèrent efficaces, rapides, dynamiques, d'autres qualificatifs traduisent des pratiques d'espace qui, au-delà de la fonctionnalité du trajet, mettent en jeu diverses inclinations des marcheurs et les conditions ponctuelles de leurs parcours (« accessoires » en particulier) ; leurs pratiques cependant restent en relation avec les espaces qu'ils traversent et que leurs mouvements configurent. Ainsi, la traversée laborieuse du cours Berriat (23) associe plusieurs facteurs : l'aménagement du cours, l'arrêt du tram sur le passage piéton à ce moment-là, et le fait que la jeune femme a un enfant en poussette (décalage pour la visibilité). De même, les personnes qui traînent un chariot ou portent un gros sac (4, 15 et 18), qui sont chargées (13 : bébé sur le ventre + sac en bandoulière + sac de provisions), ou encore qui souffrent du pied (9), avancent plus lentement et s'arrêtent de temps à autre pour réajuster leur position dans « le territoire » qu'elles délimitent. Les rues empruntées aux trottoirs étroits ou sans trottoir (rue de l'Arménie), au sol irrégulier, compliquent ces parcours.

Nous remarquons que les parcours occupés, affairés se situent dans des rues du tissu ancien où le rythme peut varier comme si le marcheur postulait qu'autrui dans ce contexte familial allait le voir et le contourner sans agressivité - exemple d'une jeune femme qui lit son courrier (23), d'une autre qui marche en téléphonant (18).

Des marcheurs sont hésitants devant des choix possibles : entre la place Schuman et la rue de la Frise, que choisir pour accéder à la gare par exemple ? (12).

Les récits de reconductions racontent quelques parcours imprévisibles ; ce sont en général des personnes âgées ou au contraire très jeunes qui avancent et s'arrêtent, descendent du trottoir sans raison apparente, digressent, etc. (12, 17, 22 et 76) ; citons

l'exemple de cette vieille dame, inquiète, qui avance prudemment, cherche son chemin, le demande à divers passants, avance, revient sur ses pas... (17) ou encore celui du lycéen dont le parcours ludique utilise les plots de la place Schuman et zigzague dans la rue Doyen Louis Weil vide (76). Mais l'imprévisibilité est aussi engendrée parfois par l'hésitation (52 et 70) face à un aménagement complexe.

Des parcours libres sont possibles ; cette liberté prend plusieurs sens par rapport à l'espace :

- l'absence de regard d'autrui dans un espace vide qui autorise un petit décalé narcissique vers les surfaces réfléchissantes, rue Doyen Louis Weil par exemple (76 parcours ludique du collégien, et 52) ;

- la disponibilité dans la flânerie cours Berriat qui se traduit par une orientation du regard vers les vitrines avec des arrêts de temps à autre selon l'intérêt rencontré.

On notera encore des parcours animés, conviviaux, de couples ou d'amis : les marcheurs s'adaptent à l'espace (73) ou l'oublie avant de se heurter à un obstacle (11).

Temporalité

Il est difficile de repérer les temporalités différentes des espaces traversés. Elles suivent le rythme des activités et des déplacements pendulaires. Nous pouvons repérer une fréquentation du cours Berriat plus importante l'après-midi que le matin : ce que confirment le nombre plus élevé de reconductions y passant l'après-midi et les pratiques d'évitement observées. Quant à l'intersection des rues du Vercors et Amédée Morel où se trouve la boulangerie, nous pouvons, sans nous tromper, affirmer que l'animation s'y développe en fin de matinée (nombre de reconductions conséquent) et certainement en fin d'après-midi - au retour des courses (paniers au bout des bras), achat du pain qui peut motiver un aller-retour depuis le domicile, retour de l'école ou du square (femmes accompagnées d'enfants avec poussette).

Rythme

Le rythme dépend bien sûr des objectifs de chacun, mais des tendances se dessinent qui manifestent la relation entre la marche et le lieu :

- rythme plutôt rapide dans le quartier Europole que l'on traverse pour aller vers la place Schuman ou l'Ecole de Commerce ; rythme rapide également, tonique avec la pente légère, dans les linéaires parcourus rue du Vercors et René Thomas vers les places Firmin Gautier et Schuman ;

- coexistence de rythmes différents (rapide, flâneur, tranquille...) qui reflètent la pluralité possible des motifs de la marche cours Berriat, animé et attractif ; de toute façon, un rythme régulier ne s'y maintient pas longtemps (présence d'autrui et traversée des rues adjacentes) ;

- rythme globalement plus tranquille dans le réseau des rues du tissu ancien, en particulier dans celles qui ne se trouvent pas sur le trajet direct entre Europole et le cours Berriat.

Les situations ordinaires de présence d'autres piétons, de stationnement de voitures sur le trottoir, ou encore de la rencontre de plots sur son chemin, modifient les trajectoires et légèrement le rythme ; la traversée des rues adjacentes le ralentit sans nécessairement l'arrêter (circulation qui n'est pas très dense sur ces voies) ; en revanche, on observe des ruptures de rythme pour la traversée des axes plus importants : le cours Berriat comme nous l'avons mentionné et, de manière moins systématique, la rue Pierre Semard - voir ci-dessous.

Les personnes qui marchent avec des enfants adoptent leur rythme.

Rapport à l'aménagement

L'intérêt de ce critère est de questionner et d'évaluer les aménagements récents ; par rapport aux aménagements anciens, facilitent-ils ou non la marche ?

Fluidité

L'aménagement d'espaces récents capables d'accueillir du public favorise ce caractère de la marche. Un exemple (31) illustre bien les parcours linéaires, directionnels et fluides observés : il se situe sur l'axe rue du Vercors (dans sa partie récente après la rue Amédée Morel) / place Schuman ; le piéton opère quelques zigzags souples rue du Vercors lorsqu'il croise un passant, mais ensuite il ne rencontre plus d'obstacle jusqu'à l'arrêt de bus rue de la Frise. Si quelques écarts sont nécessaires rue du Vercors, les récits de reconductions n'en mentionnent pas :

- place Firmin Gautier : l'aménagement - sols différents, arbres, plots, bancs - semble sans incidence sur le rythme de la marche et sur la trajectoire comme si la distance entre les éléments d'aménagement était suffisante pour que la ligne droite ou la diagonale soient possibles ;

- rue Pierre Semard : les piétons suivent leur chemin et traversent de manière informelle la rue ;

- lors du passage sous le World Trade Center vers la place Schuman : la fluidité suppose ici un espace suffisant mais aussi une anticipation des mouvements d'autrui lorsqu'il y a d'autres passants ;

- place Schuman et rue de la Frise : l'espace vaste ne requiert pas d'attention particulière pour marcher - à l'exception du passage vers la rue Doyen Louis Weil sur la place (présence de plots et encombrement des vélos et motos) ; rue de la Frise, les piétons ont tendance à marcher au milieu de la rue (peut-être pour pallier un effet d'écrasement du aux bâtiments).

La rue Doyen Louis Weil, avec ses larges trottoirs, favorise également la fluidité, une fois passé le chantier (côté gare).

Informel

L'informel concerne plutôt la traversée des rues et suppose une offrande spatiale (absence de voitures ou espace suffisant entre les voitures le long du trottoir) et temporelle (peu de circulation). Si nous considérons la rue Pierre Semard dont nous venons d'indiquer le mode informel de sa traversée à la hauteur du World Trade Center, plusieurs reconductions mentionnent des marcheurs qui ne recourent pas forcément au passage

piéton, jettent un regard à droite et à gauche (plus pour la traversée de la rue que des voies du tram, semble-t-il) et traversent sans hésitation.

Nous observons des traversées informelles sur toute la longueur de la rue Pierre Semard, dans les rues du tissu ancien (tracé en escalier), et parfois cours Berriat (surtout lorsqu'on s'éloigne du centre en direction du Drac).

Transgression

La transgression, comparée à l'informel, indique une conscience relative de l'aménagement et en même temps son ignorance dans la pratique. L'informel relève seulement de l'ajustement pratique, tandis que la transgression met en cause l'ordre et peut être vécue sur le mode du défi avec prise de risque. Par exemple, entre l'École de Commerce et la rue de l'Abbé Grégoire, un piéton passe outre la signalisation et il traverse en courant, de manière imprévisible.

La transgression concerne aussi certaines pratiques de la marche dans son rapport au trottoir : par exemple, la rue de l'Arménie oblige à marcher sur la chaussée (un trottoir est inaccessible, l'autre étroit est occupé partiellement par un chantier), mais elle constitue une prise de risque que le piéton pallie par le regard.

Complexité

Des aménagements récents ne paraissent pas toujours lisibles, comme si trop d'informations étaient à prendre en compte. Nous observons des piétons hésitants qui sans doute connaissent peu ces aménagements et cherchent à les décoder. Des conduites transgressives et parfois imprévisibles relèvent de la complexité que les marcheurs perçoivent autour d'eux. Parmi les aménagements susceptibles de générer ce type de mouvements, citons :

- des trottoirs des rues Pierre Semard et Félix Esclançon : ils sont divisés entre voies cyclable et piétonnière et ils peuvent aussi comporter des bacs à fleurs ;
- la chicane de la rue de l'Abbé Grégoire : elle dévie les piétons de leur trajectoire linéaire et demande une adaptation ponctuelle, parfois transgressée (42) ;
- enfin, la succession des voies de tram et routières ainsi que les aménagements autour des arrêts de tram rue Pierre Semard et cours Berriat : ils compliquent la traversée.

Nous supposons alors que la connaissance des aménagements permet de traverser sur un mode informel en dosant l'attention selon le contexte - ainsi, rue Pierre Semard, la circulation peu dense n'entrave pas la traversée.

Contrainte

Plots, potelets, haies, bacs à fleurs, etc., sont des éléments d'aménagement contraignant pour le piéton : ils cadrent sa trajectoire et l'obligent à les contourner dans certains cas, notamment lorsque les personnes ont des enfants en poussette (exemples rue du Vercors, de l'Abbé Grégoire, Pierre Semard, place Schuman) ou lorsqu'ils circulent à plusieurs.

Inconfort

L'inconfort met en question les registres spatial et podo-tactile. Ici, dans les rues les plus étroites du tissu ancien, une attention minimum et une adaptation aux obstacles sont

requis : trottoirs plutôt étroits, sol avec aspérités, succession de différentes hauteurs avec les entrées de garage (ainsi rue Revol), chantier rue René Thomas, etc.

Interactions sociales

Le dépassement de personnes jugées trop lentes s'effectue par un déplacement assez souple de la personne qui « trace » dans des espaces qui ne sont pas toujours très larges ; les reconductions en mentionnent quelques-uns (rue de l'Abbé Grégoire, cours Berriat, rue du Vercors).

Le croisement d'autrui est plus fréquemment signalé ; il oblige souvent à des pratiques d'évitement qui, dans la plupart des cas, consistent pour les deux personnes en présence à se décaler légèrement. Parfois, un passant - il s'agit plutôt de personnes âgées - attendra que l'autre l'ait croisé pour continuer son chemin (24).

Dépassement et croisement se compliquent lorsqu'il s'agit de deux personnes qui cherchent à marcher de concert ; ils se mettent l'un derrière l'autre ou se séparent sur une même ligne ponctuellement pour passer (42).

Les récits ne relatent pas de gestes d'agressivité ou d'impatience ; les espaces traversés ne sont, il est vrai, jamais très denses ; deux exceptions toutefois :

- le tronçon situé cours Berriat entre la rue de l'Abbé Grégoire et l'arrêt de tram St Bruno l'après-midi, mais l'anonymat familial et animé du cours n'induit pas ce type de gestuelle ;

- devant l'Ecole Supérieure de Commerce, la présence des étudiants est signalée mais elle ne contraint pas à un slalom : l'espace est vaste et les petits groupes d'étudiants laissent des voies de passages.

Une sociabilité potentielle dans le tissu ancien anime le micro centre autour de la boulangerie de la rue du Vercors et le plaisir d'être en public permet d'accepter les désagréments de la densité cours Berriat. Le quartier Berriat contraste d'ailleurs avec le vide des rues du quartier Europe.

DYNAMIQUES DU QUARTIER : AMBIANCES ET USAGES

Au terme de cette analyse des reconductions, nous voudrions souligner la richesse de la méthode. Le récit des parcours suivis et observés donne de multiples informations sur les manières de marcher qui traduisent à la fois un rapport contextualisé à l'urbain et des manières d'être. Nous pourrions nous intéresser à un seul descripteur de la marche, gestuelle ou rythme (à cet égard, voir le DEA d'Aurore Bonnet, septembre 2006), ou encore cette « inclination » qui, associée au tracé et à l'espace, nous a aidés ici à préciser le rapport à l'aménagement et plus globalement aux espaces et aux « lieux » avec leur caractère propre. Pour ressaisir les éléments d'analyse proposés ci-dessus, nous terminerons sur une dynamique plus large, celle du quartier à travers ses ambiances et ses usages. Dans les récits, les ambiances ne sont jamais nommées directement mais elles sont évoquées (à travers des éléments comme la densité ou l'absence de public, la froideur, etc.), et par ailleurs l'analyse a permis de dégager des usages relatifs à la marche.

Une fonctionnalité à nuancer

Les nombreuses reconductions qui ont pour but apparent le déplacement (tram, bus, train via le souterrain et voiture) montrent en général une attitude efficace dans des espaces conçus pour le transport. On peut parler de la fonctionnalité propre au nœud multimodal et plus largement au secteur récent Europole où les aménagements dédiés au piéton favorisent une marche qu'on peut appeler fonctionnelle. Quel est le degré de fonctionnalité de l'ambiance d'Europole ? D'autres ambiances et d'autres usages, non perceptibles à première vue, humanisent-ils ce quartier ?

Tout d'abord, la fonctionnalité apparaît renforcée par la complexité de l'aménagement du nœud multimodal : il s'agit de suivre sa propre direction ou de la chercher dans un environnement omnidirectionnel et qui concentre l'aménagement destiné aux différents modes de transport - rails, route, voies cyclables. La fonctionnalité est également associée à la froideur, à l'échelle monumentale et à l'espace vide (place Schuman, rue de la Frise et rue Doyen Louis Weil) ; les reconductions montrent que, d'une certaine manière, il y a nécessité pour le piéton d'affirmer la fonctionnalité de sa marche car l'hésitation y favoriserait sans doute un sentiment de perte (absences de repères que les mouvements du regard vers les bâtiments sur la place tentent de pallier).

Pourtant, ces aménagements n'empêchent pas la fluidité d'une marche soucieuse d'efficacité et les usages de déplacement au quotidien y prennent sans doute une tonalité agréable (expérience à la fois partagée et non entravée par la présence d'autrui). Nous l'avons vu, la complexité qui freine la compréhension de l'espace atteint ceux qui connaissent mal le nœud multimodal.

Puis, dans le quartier Europole, les reconductions témoignent de quelques signes d'une vie de quartier : le retour au domicile d'une lycéenne, la promenade du chien, un aller-retour à la pharmacie de la rue Pierre Semard, etc.

Quant à la rue Pierre Semard, liaison et limite entre les quartiers Berriat et Europole, les reconductions traduisent l'animation mobile (nœud multimodal) et immobile (parvis de l'École Supérieure de Commerce avec les groupes d'étudiants) de son centre, et son rôle de transit (transit peu facilité d'ailleurs en ce moment avec le chantier) vers les bords du quartier.

La familiarité du quartier Berriat

Notre périmètre d'études ne considère pas l'ensemble du quartier Berriat, mais le cours et ses rues adjacentes situées du côté Europole.

Une familiarité tournée vers l'intérieur du quartier

Nous avons observé une familiarité tournée vers l'intérieur du quartier dans les rues du tissu ancien susceptibles d'abriter des lieux presque secrets (ainsi, le passage Auguste Genin) ; le plaisir d'y marcher dans une ambiance intimiste, qui préserve le cours des pensées de chacun, se manifeste dans les trajets alternatifs : les reconductions nuancent en effet l'image globale que l'on peut avoir du quartier, puisqu'au cours Berriat aussi attractif soit-il, certains piétons préfèrent les petites rues du tissu ancien - voici des

trajets qui permettent de rejoindre le cours : par exemple, partir de la rue René Thomas, passer rue Aimé Berey ou dans l'allée qui rejoint la rue Henri Debraye, emprunter la rue Henri Debraye, arriver rue d'Alembert, puis gagner le cours Berriat (18, 23, et 54), ou encore passer par des voies de traverses (exemple du passage Auguste Genin, 53). Ce plaisir de marcher dans ces rues compense l'inconfort des trottoirs.

En outre, dans ces rues du tissu ancien, nous suivons des marcheurs qui circulent à l'intérieur du quartier pour aller chercher le pain, se rendre chez le garagiste ou rentrer du square. A cet égard, la rue Achard avec ses immeubles récents se tourne, contrairement à ce qu'on pourrait penser, vers le tissu ancien pour le quotidien : on rentre du tram par la rue Pierre Semard et on va chercher son pain rue du Vercors.

Une ouverture à l'échelle du quartier et au-delà

Plus que des commerces, nous pourrions parler des vitrines qu'offre le cours Berriat aux yeux des passants. Il y a un plaisir de la déambulation et de la flânerie dans un quartier ou un fragment de quartier connu et fréquenté au quotidien. La présence d'autrui est acceptée et peut-être même recherchée. La nonchalance y est possible. Le cours Berriat représente une ouverture au débouché des petites rues adjacentes : activités et sociabilité potentielle l'animent.

Plusieurs reconductions confirment la fonction de liaison du cours : vers St Bruno et vers le centre ville, plus rarement vers le Drac.

Et les autres fragments urbains ?

Au cœur et en bordure de ces deux pôles de notre périmètre d'enquête, nous pouvons déceler d'autres ambiances dans les récits. Ainsi, la place Firmin Gautier dont l'aménagement récent permet de la considérer sous le registre de la fonctionnalité semble à l'écart du nœud multimodal, engagée spatialement dans le tissu ancien. Nous remarquons que les récits ne mentionnent aucun regard pour cette place que les piétons traversent en étant en quelque sorte absents à l'environnement. La place Firmin Gautier est sans valeur propre aux yeux des marcheurs : la neutralité du transit la caractériserait.

Enfin, ne peut-on parler d'une ambiance répulsive pour qualifier les limites de la ville - rue Félix Esclangon - dans leur isolement routier ? Personne ne s'y attarde et les marcheurs doivent avoir, sans choix possible, une raison d'y passer.

La complémentarité des trois méthodes employées permet de dégager les caractéristiques du quartier du point de vue de la « marchabilité ». Rappelons que notre périmètre d'études intitulé Europole se compose de la partie récente Europole proprement dite et de la partie plus ancienne située entre Europole et le cours Berriat. L'hétérogénéité entre passé et modernité n'est pas qu'une question d'architecture : elle concerne également la marche et c'est souvent en termes d'opposition que les passants interviewés commentent leurs déplacements dans l'une ou l'autre partie. Habitants et personnes extérieures (raisons professionnelles pour la plupart) fréquentent le quartier à pied. Si le tram ne rivalise pas avec la marche - les passants modifient leurs modes de déplacement selon les conditions météorologiques ou les mouvements sociaux (grèves) - les autres régimes de marche sont en étroite relation avec les ambiances rencontrées.

Limites bien identifiées des quartiers Europole et Berriat

Lors des entretiens, les passants reconnaissent tous, qu'ils habitent ou non le quartier, la limite sud que représente le cours Berriat, et la limite est constituée par la voie ferrée prolongée par l'Estacade ; celle-ci marque la frontière entre le quartier et le centre ville de Grenoble. Elles ouvrent sur des centres attractifs, extérieurs et limitrophes : St Bruno, de l'autre côté du cours Berriat, et le centre ville auquel les marcheurs disent accéder le plus souvent en empruntant le souterrain situé place Schuman (raccourci). Les limites nord et nord-ouest (Félix Esclangon), moins fréquentées, où certains déposent leur voiture, sont plus floues aux yeux des marcheurs. Enfin, une autre limite s'impose dans le quartier : les voies du tram depuis le cours Berriat jusqu'à la place de Sfax matérialisent la séparation entre Europole et la partie Berriat. Cette bi-polarité du quartier que les trois méthodes mettent en évidence nous invite à présenter successivement pour Europole et le tissu ancien le rapport entre les ambiances (à travers les descripteurs du « Je », les images des quartiers du « Tu » et les dynamiques des lieux du « Il ») et la marche (types de marche du « Je » et régimes de marche du « Tu », configurations spatiales en mouvement du « Il »).

Europole

La partie Europole est plutôt perçue comme moderne, anonyme, aérée, calme et froide tandis que la partie Berriat est décrite davantage comme ancienne, conviviale, dense, animée et chaude (J.-P. Thibaud, le « Tu »). Ça devient froid et triste à partir de Firmin Gautier, disent des passants. Déserte le week-end, elle n'est jamais animée en semaine. Ceux qui fréquentent Europole traversent le quartier (transit), se dépêchent de parcourir la rue de l'Arménie, ou maintiennent un rythme efficace rue Doyen Louis Weil dans laquelle ils risquent d'ailleurs de se sentir étrangers (infiltration). Qu'ils y résident momentanément (Résidhome et hôtels), y travaillent ou rejoignent un autre objectif, dans l'ensemble, ils exercent une marche fonctionnelle que l'absence ou la rareté du public et des obstacles rendent fluide. A ce titre, la place Schuman fait partie intégrante d'Europole : vaste et presque vide, elle peut donner envie de fuir en pouvant accélérer (fuite et glisse).

Mais d'autres pratiques méritent d'être signalées parce qu'elles introduisent une ouverture dans l'image du quartier :

- la coulée Verte, le long du tram, échappe à la description ci-dessus : les habitants avec chien s'y attardent et elle peut constituer pour d'autres un but de promenade ;
- dans la recherche d'une marche à l'habitude, des passants interviewés disent y avoir trouvé des repères, initié des nouveaux trajets qu'ils ont stabilisés ou qu'ils tentent de faire varier ;
- des passants, dans ce lieu entre parenthèse, impersonnel, peuvent aussi se préparer à entrer dans la scène sociale un peu plus loin ou à en sortir (reconductions qui racontent le souci de soi et la liberté ludique à l'abri du regard d'autrui) ;
- enfin, une autre image d'Europole émerge dans les entretiens : son architecture éveille la curiosité et motive la marche dans le quartier. Les passants lui reconnaissent un intérêt, voire une valeur esthétique : « ce quartier des affaires est joli ».

C'est donc moins l'ambiance du quartier que la nécessité d'y passer ou le plaisir de le découvrir qui dirigeront les pas vers Europole. **L'appropriation d'Europole par la marche est de l'ordre de la fonctionnalité (associée ici à la fluidité), de la curiosité et de l'esthétique architecturale.**

Berriat

La comparaison proposée ci-dessus entre les deux quartiers insiste sur la convivialité. Ici, c'est l'ambiance qui contribue à la marche plus que l'aménagement souvent ancien et inconfortable. Toutefois, plus qu'à Europole, sur ce fond commun de familiarité propre à Berriat qui favorise la marche pour le plaisir, des micro ambiances permettent au passant de choisir entre les rues calmes (comme la rue du Vercors) ou le cours, l'ouverture de la rue de l'Abbé Grégoire contre la rapidité de la rue d'Alembert, les « vraies petites rues » plutôt que de longer les banques rue Pierre Semard... S'ils marchent donc en connaissance de cause et pas n'importe où, les passants sont parfois obligés de marcher « malgré tout » c'est-à-dire d'emprunter des trottoirs encombrés par les voitures ou de se déporter parce qu'un cycliste passe sur le trottoir... Dans ce tissu urbain dense des distinctions sont à établir :

- tout d'abord, il y a une continuité fonctionnelle entre la place Schuman et l'arrêt de tram situé rue Pierre Semard d'une part et les rues Abbé Grégoire, ou d'Alembert, ou encore du Vercors (trajets efficaces du type transit), via la place Firmin Gautier pour les deux dernières ;
- autour de la boulangerie de la rue Amédée Morel qui engendre les détours des passants, une vie de quartier se développe et à certains moments on y marche sur le mode du piétinement ;
- une animation attractive sur le cours Berriat sollicite la déambulation tranquille (flânerie) ;
- autour de l'arrêt de tram St Bruno, le cours « brasse » les piétons (croisement).

L'ambiance est ici déterminante. **L'appropriation du quartier Berriat par la marche est de l'ordre de la familiarité tranquille dans les petites rues, conviviale et animée cours Berriat.**

Des situations remarquables de marche

Si nous considérons le rapport entre les ambiances sensibles et sociales d'une part et les aménagements plus ou moins favorables à la marche d'autre part, nous observons différentes situations.

Une situation paradoxale à Europole : ce quartier récent n'attire pas les marcheurs en dépit des qualités piétonnières des aménagements et constitue quasiment un paradigme de cette situation ; la configuration sensible de type inhibiteur qui lui est associée montre que la marche doit répondre à des buts utiles et qu'elle ne s'effectue pas avec plaisir.

Une situation d'empathie cours Berriat : le marcheur en dépit de quelques éléments qui freinent l'allure (plots, voitures garées sur le trottoir, public...) aime flâner sur le cours ; une configuration sensible de type attracteur manifeste ici l'adéquation entre l'ambiance animée que les piétons recherchent et des conditions de marche qui ne contrarient pas le plaisir de déambuler ; l'empathie qui privilégie l'aspect social minimise les quelques obstacles rencontrés.

Nous observons également **une situation de décalage** : celle-ci concerne plutôt les carrefours ou places complexes où un décalage apparaît entre les objectifs d'organisation que l'aménagement affiche (signalétique, organisation spatiale, mobilier urbain comme des grilles...) et la fluidité informelle des pratiques piétonnières ; le décalage au sens propre du terme est vérifié si nous considérons les multiples trajectoires qui débordent la signalétique au sol par exemple. Ainsi, **rue Pierre Semard, à la hauteur de l'arrêt de tram, de la place Schuman et de l'Ecole de Commerce**, l'aménagement récent relativement complexe (plusieurs directions possibles et plusieurs passages piétons, barrières le long des voies du tram) n'empêche pas la fluidité ; en effet, la majorité des passants connaissent ce lieu répartiteur et traversent aisément la rue de manière informelle ; la configuration sensible de type mobilisateur propre à ce type de lieu se trouve donc euphémisée et devient contingente (un public trop important ou une circulation plus dense obligerait à une certaine prudence) ; en revanche, ceux qui fréquentent rarement ce carrefour hésitent et doivent mobiliser leur attention pour appréhender l'aménagement.

Enfin, **des situations d'opposition** se manifestent dans certains lieux : la marche y devient impossible (pour de multiples ou une seule cause : ambiance, défauts d'aménagement...) ; ainsi, la **rue Félix Esclangon** par son ambiance routière centrifuge ou des **tronçons de trottoirs rue Pierre Semard** qui associent pistes cyclables, espace piétonnier, rangée d'arbres, parfois bacs à fleurs, ambiance routière... ne sont guère accueillants pour le piéton ; nous y rencontrons d'ailleurs souvent une configuration sensible de type accélérateur.

3- Marcher à l'Île Verte

Pour l'Île Verte, deuxième quartier de Grenoble étudié, nous reprenons le même plan de présentation que celui employé pour Europole. Les grilles d'analyse des corpus ayant déjà été présentés pour Europole, nous ne le présentons pas une nouvelle fois, il s'agit en effet des mêmes.

Présentation de l'Île Verte

Aurore Bonnet

Au Sud Ouest, le quartier de l'Île Verte est limité par le boulevard du Maréchal Leclerc. Cette avenue supporte un important trafic routier et le gabarit de la voirie (2x2 voies de circulation) accentue cette limite physique mettant à distance les hautes façades des immeubles qui la bordent. L'autre limite importante de ce quartier est naturelle, formée par l'Isère qui l'encercle presque en totalité. C'est par cette réalité que lui a été attribuée son appellation insulaire.

Le long des berges, depuis la place Émé de Marcieu jusqu'au pont de l'Île Verte, une bande de maisons individuelles, avec vue sur la rivière, siègent en avant des silhouettes d'immeubles de style "résidence" et sert l'image pittoresque d'un quartier résidentiel au bord de l'eau. Entre le quai Jongkind et l'avenue du Maréchal Randon le tissu urbain est varié : petits immeubles collectifs et maisons de villes. Après le pont de l'Île Verte, entre le chemin de halage et l'avenue du Maréchal Randon, on retrouve ce même tissu mixte mais les immeubles de logements collectifs sont plus imposants et de plus grande hauteur. D'autre part, petit à petit ce tissu dense s'altère pour basculer sur une autre forme au Sud du quartier. Cette deuxième partie de territoire est remarquable, il s'agit du cimetière St Roch dont la surface représente environ 1/3 du quartier de l'Île Verte. Ses murs de clôture livrent une façade aveugle et continue, au linéaire important. Ces murs, le long des rues qui le bordent, imposent leur prégnance physique dans le quartier. Le cimetière St Roch est "Le" cimetière de Grenoble, il est pour cela très fréquenté. Enfin, une troisième composante du tissu urbain de ce quartier peut être relevée, il s'agit de la bande située au Sud Ouest du quartier, le long du boulevard du Maréchal Leclerc, où se dressent les trois tours emblématiques de Grenoble. Cette partie de territoire est remarquable, non pas que sa surface soit importante par rapport à l'ensemble du quartier, mais parce que le traitement des pieds d'immeubles en un grand parc (aménagements paysagers et jeux) en fait un espace vert important et attractif pour le quartier.

Dans cette dimension paysagère qui fait une des caractéristiques du quartier de l'Île Verte, il faut aussi noter que la rive de l'Isère qui borde le quartier, a fait l'objet d'un aménagement de voie sur berge réservée aux piétons. On peut distinguer deux parties. La première le long du quai Jongkind, où, le long d'un muret qui l'isole de la rue, un chemin en grave calcaire se dessine, ombragé et agrémenté de bancs tournés vers l'Isère. On y croise des promeneurs, des joggers, des cyclistes... Il est très fréquenté le week-end, particulièrement le dimanche après-midi pour les balades en famille. La seconde partie de cette voie sur berge s'étend le long du chemin de halage. Sur cette portion, le chemin est

bitumé et se confond avec la piste cyclable. Le chemin est beaucoup plus exposé, surélevé sur une sorte de merlon par rapport au niveau de la rue. Le muret qui isolait auparavant la promenade de la rue, sépare ici le chemin de l'Isère.

Enfin pour finir cette présentation du quartier de l'Île Verte, il est intéressant d'observer comment ce tissu bâti s'articule autour de son réseau de rues. Comme cela a pu apparaître auparavant, deux rues, le quai Jongkind et le chemin de halage, suivent l'Isère et entourent une grande partie du quartier. Mais l'axe fort de ce terrain est l'avenue du Maréchal Randon. Celui-ci assure la liaison directe avec le centre ville, traverse toute la partie dense du quartier, se plaçant un peu en position centrale. Sa dimension circulatoire est importante, d'une part parce que le trafic automobile y est fort présent (axe pénétrant), et d'autre part parce qu'il est le support de la ligne B de tramway. Deux arrêts desservent le quartier, un premier place du Dr Girard, le second sur le pont de l'Île Verte. Les deux voies de tramway sont en position centrale de la chaussée. De part et d'autre se trouve une voie pour la circulation automobile, une bande de stationnement et le trottoir. L'avenue du Maréchal Randon est aussi l'axe commerçant du quartier, il accueille tous les commerces de proximité, il est donc très parcouru à pied par les personnes qui font leurs courses. Elles déambulent entre la Poste, les pharmacies, le primeur, le boucher, les boulangeries, passent devant les agences immobilières, rentrent à la fromagerie, chez le coiffeur, etc.

L'avenue du Maréchal Randon est ponctuée par deux places. La place du Dr Girard, un giratoire dont le centre n'est rien d'autre que la station de tram "Ile Verte" ; le centre d'une étoile vers où toutes les rues convergent. Il y règne une sorte de profusion confuse où tous les modes de déplacement en présence (voitures, piétons, tram) ont du mal à trouver leur place et de la fluidité dans leurs déplacements. La place du Grésivaudan est à l'opposé de cette première place. Elle apparaît comme une dilatation sur l'avenue où, légèrement en retrait, les cafés étendent leurs terrasses. L'avenue du Maréchal Randon est un axe assez central auquel sont connectées toutes les petites rues qui vont irriguer le quartier. Des rues qui elles sont remarquables parce qu'elles assurent les liaisons, en grande majorité, entre l'avenue du Maréchal Randon et les voies qui longent l'Isère. Ce sont des rues très calmes, la circulation y est d'ordre résidentielle, elles sont marquées par de longues files indiennes de voitures en stationnement le long des trottoirs.

Le quartier de l'Île Verte se présente vraiment comme un quartier à dominante résidentielle dont l'ambiance tranquille est aussi visible à travers les pratiques liées à l'avenue du Maréchal Randon. Son cadre paysager et sa configuration spatiale, découlant des méandres de l'Isère, en font une sorte d'espace protégé qui n'est pas prêt à accueillir de grandes transformations urbaines qui pourraient bouleverser son cadre.

L'immersion dans le quartier Ile Verte de Grenoble nous confronte à moins de diversité et d'hétérogénéité des types de marche. Un découpage assez net du tissu urbain, des activités qu'il accueille et des ambiances urbaines que cette combinaison génère offre une première explication à ce constat. Ainsi, « l'anneau vert » ceinturant le quartier permet au piéton des occasions de promenade multiples. A l'inverse, la voie commerçante et routière, symbolisée par l'avenue du Maréchal Randon, comme le tissu d'habitation coincé entre elle et la ceinture verte, semblent fonctionnaliser la marche. Pour autant, des degrés dans cette fonctionnalisation de la marche peuvent être repérés. Notre propos portera plus particulièrement sur leur mise en évidence. Autrement dit, plutôt que de décliner à nouveau les caractéristiques majeures de ces types de marche, et pour éviter les répétitions, nous mettrons l'accent ci-après sur les différences ou conjonctions existant entre « marcher dans le quartier Europole » et « marcher dans le quartier Ile Verte ». La même logique présidera à la discussion des descripteurs présentés dans le second paragraphe de ce volet sur le quartier Ile Verte.

Les types de marche

Quatre grands types de marche coexistent dans le quartier Ile Verte : la flânerie et le passage, dont nous avons décliné les caractéristiques pour le quartier Europole ; l'infiltration, type de marche caractéristique du quartier de l'Île Verte ; le piétinement dont nous verrons que les conditions d'émergence et d'existence diffèrent de celles présentées pour le quartier Europole. Un type de marche disparaît : la glisse urbaine, dont nous n'avons pas constaté l'existence lors de l'enquête de terrain.

LA FLANERIE - LA DEAMBULATION - LA PROMENADE

La flânerie est un type de marche dominant à l'Île Verte. La structuration spatiale du quartier en est une cause majeure : « l'Île Verte, protégé par ses franges urbaines et naturelles, avec ses poumons de verdure (cimetièrre, parcs et jardins ou potagers privés) manifeste une volonté de ne pas se laisser importuner par l'urbanité » (Martine Leroux, compte-rendu de la phase d'immersion). Là, dans ses écrans de verdure ou le long des berges, la marche du piéton devient alors bucolique. Lente, ponctuée davantage par la contemplation du paysage naturel que par l'attrait de vitrines bien achalandées, elle suscite chez le piéton un sentiment de plaisir et d'agrément. En famille, en couple ou en solitaire, la flânerie bucolique donne surtout à voir la rythmicité partagée des pas et la souplesse des corps : chacun semble ainsi calquer sa vitesse de déplacement et sa trajectoire sur les autres piétons partageant l'espace, dans un respect des règles de civilité en public qui semble accru ; des visages et des regards parfois se répondent comme si, avec le franchissement des limites de la ville, l'anonymat pouvait alors se rompre ; des conversations parfois naissent, créant alors quelques attroupements éphémères. Plus encore que dans le quartier Europole, c'est donc la communion entre l'ambiance du lieu, le piéton et autrui qui semble prévaloir.

Dans le quartier Ile Verte, la flânerie a été observée : quai Jongkind, le long des berges de l'Isère, chemin de Halage, dans le cimetière St Roch.

Reconduction (date Aurore) : Sur le plan de la ville, le quartier de l'île verte s'inscrit dans un cerne de l'Isère. Sur place, arrivée par le quai Jongkind, je commence ma déambulation d'immersion par un parcours périphérique. J'emprunte la promenade sur berge, l'expérience devient alors une ballade le long de l'Isère. Côté rue, des maisons individuelles, comme une enceinte (dans le sens de la résistance peut-être), servent l'image pittoresque d'un quartier résidentiel au bord de l'eau. Derrière, les silhouettes d'immeubles de style "résidence" s'élèvent. Sur le chemin, des personnes âgées marchent tranquillement, des joggers de tous âges passent (et repassent parfois). Un dimanche après-midi, un ciel clément, la berge attire beaucoup de monde. Elle devient le chemin des promenades digestives, du petit tour en famille à pied ou à vélo. Sur les bancs ou des souches d'arbres, on observe, l'Isère, les passants.

LA TRAVERSEE - LE PASSAGE PAR - LE TRANSIT

La traversée est le second type de marche repéré dans le quartier Ile Verte. Son adoption traduit, comme dans le quartier Europole, une relation de stricte fonctionnalité entre le piéton et son environnement. Pour autant, si les desseins des piétons de l'Ile Verte diffèrent peu de ceux d'Europole, le rythme de leur marche change : rapide, la marche l'est moins que dans le quartier Europole. De la même manière, les accélérations s'observent peu. Il s'agit davantage pour le piéton d'aller de l'avant, vers un objectif à atteindre, en pressant le pas. La conduite, alors, se stylise : les bras effectuent un mouvement régulier de balancier le long du corps pour en garantir l'équilibre ; le visage et le regard fixent l'horizon ; le pied accroche un sol qui, adhérent, ne comporte pourtant aucun obstacle.

La traversée a été observée dans le quartier Ile Verte : rue de Mortillet, rue Lachman, avenue du Maréchal Randon, rue Eugène Delacroix, rue Blanche Monnier et rue Bizanet.

Reconduction du 13 avril 2006 : Je prends la Rue Bizanet tout de suite. Non pas qu'elle m'attire beaucoup parce qu'il y n'a pratiquement que des voitures des deux côtés de la rue, les voitures sont sur un trottoir d'un côté et dans l'alignement du trottoir sur de l'autre côté. Il n'y a absolument personne. Rue complètement déserte.

L'INFILTRATION - LA PENETRATION

Dans ce quartier de l'Ile Verte, où elle apparaît comme fréquente, l'infiltration qualifie le type de marche à la fois décidé et précautionneux que le piéton adopte lorsqu'il « entre » dans le dédale de rues et de ruelles formant le tissu d'habitation du quartier. L'infiltration décrit donc, dans ce cas, l'expérience d'un franchissement des limites : entre espace de l'habitant et espace de l'« étranger » souvent, entre espace public et espace privé parfois. Elle traduit également une relation de paradoxe entre le piéton et son environnement : malgré la publicité du lieu et son accessibilité, un certain nombre d'indices relevant de l'aménagement de l'espace (présence de digicodes aux entrées d'immeubles, portails de maisons individuelles fortement privatisés...) et de sa sociabilité (coups d'oeils répétés, regards insistants des habitants du quartier, voilages soulevés par souci d'observation de la rue..) place le piéton en situation d'importun et l'engage à rectifier sa conduite. Malgré une lenteur remarquable du pas, proche de la flânerie, la

démarche se stylise alors au point parfois de se rigidifier. Buste droit, pas accrochant le sol, le piéton avance non sans laisser son regard flotter pour probablement découvrir l'intimité du lieu.

Dans le quartier Ile Verte, l'infiltration a été observée : rue Charreton, rue des fleurs, rue Menon et rue Ernest Calvat.

Reconduction du 7 avril 2006 : Je retrouve le bitume et le soleil. A ma gauche, un large trottoir, lui aussi au soleil, qui borde une allée d'immeubles en R+3 plutôt cossus. A ma droite, des villas avec jardin. Des voitures sont garées de chaque côté du trottoir. La rue est déserte. Je marche alors au milieu. J'ai le soleil face à moi, dans les yeux. Le fait de transgresser le code de la route piéton me procure du plaisir. J'ai l'impression à la fois d'être en ville, du fait de mon environnement proche et en même temps de pouvoir me promener librement, sans avoir à subir les contraintes d'une marche ordinaire en ville. Paradoxalement, j'ai aussi l'impression que mon manège consistant à m'arrêter au milieu de la rue, à prendre des photos pourrait susciter de la suspicion chez les habitants du lieu et que, peut être, qqn m'épie derrière les rideaux tirés.

LE PIÉTINEMENT

Le piétinement est, rappelons-le, le type de marche adopté par le piéton dans des sites peuplés pour, notamment, adapter sa trajectoire et son allure de déplacement à celles d'autrui et de la foule. Si la remarque vaut autant dans le quartier Europole que dans le quartier Ile Verte, elle reste à nuancer. Ici, le piétinement s'observe certes dans des lieux fréquentés mais il est surtout l'apanage des lieux contraignant la marche : croisement de rues, rues ou trottoirs ne permettant pas le croisement et la circulation conjointe de plusieurs piétons. Ainsi, le piétinement traduit ici, comme dans le quartier Europole, une relation de conflit entre le piéton et son environnement : c'est l'inadéquation entre l'aménagement de l'espace, son ambiance et l'action du passant qui favorise la saccade du pas, son déséquilibre et la vigilance accrue du piéton.

Le piétinement a été observé, dans le quartier Ile Verte : place du Docteur Girard (notamment au niveau des traversées piétonnes et lors de l'arrivée des tramways aux deux stations) et avenue du Maréchal Randon.

Reconduction du 20 avril 2006 : Un carrefour en étoile. Ponctuation sur l'avenue Maréchal Randon, cette place dessert plusieurs rues en étoile et constitue, plus que le carrefour avec le boulevard Maréchal Leclerc, l'entrée de l'Ile Verte depuis le centre ville : le tram s'y arrête et les habitants se trouvent au « centre » de leur Ile, pas très loin de chez eux. La place distribue en quelque sorte les piétons. Les voitures l'empruntent également. Une attention réciproque flottante permet aux piétons et aux automobilistes de suivre leur objectif sans encombre, et ce, en semaine au moment des « heures creuses ». En revanche, à la sortie de l'école ou le samedi matin à l'heure des courses, la place se remplit et j'ai l'impression que des trajectoires diverses peuvent rivaliser. Je signalerai enfin le passage piéton le plus fréquenté et le plus menaçant, sans feux tricolores : celui de l'avenue Maréchal Randon où sont concentrés les commerces. Les piétons traversent en plusieurs temps (trafic automobile dans un sens, tram dans les deux sens, et trafic dans l'autre sens).

Reconduction du 7 avril 2006 : Arrêt de tram Ile Verte : Un carrefour. Beaucoup de personnes âgées, des jeunes femmes avec des poussettes et des étudiants. Autour de nous, des voitures qui ne cessent de circuler. Par intermittence, le tram qui déverse ses flots de passagers. J'ai l'impression ici que personne n'est vraiment à sa place : ni les piétons, ni les voitures. Que tout le monde d'ailleurs a du mal à se frayer un passage pour sortir de ce carrefour. Beaucoup d'hésitation au niveau des traversées piétonnes : difficulté de gestion des vitesses, des trajectoires et des priorités des uns et des autres. En même temps, je suis étonnée qu'il n'y ait pas plus de bruit de klaxons. La négociation semble se faire de manière pacifique (...). Nécessité de négocier

mon passage sur les traversées piétonnes pour pouvoir traverser. Sensation que ma vigilance s'est accrue et que mon corps pourrait entrer en contact avec d'autres mobiles. Je marche nettement plus vite

Les descripteurs

Après celle des types de marche, l'analyse des conditions de possibilité environnementale du déplacement dans le quartier de l'Ile Verte nous renvoie à la même conclusion : celle d'une moindre hétérogénéité des configurations spatio-sensibles de la marche. Outre l'inexistence de configurations « suspensives » et la relative absence de configurations « mobilisatrice », « distributrice » ou « inhibitrice », la prégnance de trois types de conditions de possibilité environnementale de la marche s'impose :

L'ATTRACTEUR

Pour rappel, l'attracteur est une configuration sensible qui a la capacité non seulement de rendre opératoire et aisé l'acte de marcher mais aussi de favoriser, chez le piéton, un sentiment d'agrément et de plaisir lors d'un parcours. Si l'attracteur, dans le quartier Europole, se caractérisait par sa qualité rythmique, l'attracteur dans le quartier Ile Verte se distingue par sa forte naturalité. Moins que le tempo donné à la marche, c'est donc son ouverture et son accès au monde végétal, à la nature et aux éléments qui permettent au piéton d'échapper à l'emprise de la ville et de l'urbanité qui prévalent ici. Le quai Jongkind, le chemin de Halage (en journée), la rue des fleurs et la rue Menon offrent ainsi des conditions attractives pour l'exercice de la marche. Le cadre bucolique des deux premiers, leur surélévation par rapport au niveau des rues adjacentes, l'ouverture visuelle qu'ils permettent sur les flancs des montagnes voisines ou le cours parfois agité de l'Isère répond en écho aux paysages naturels qu'offrent les jardins ou potagers des rues Menon ou Fleurs, au pépiement des oiseaux qui vient troubler le calme de ces petites rues étroites. Ici, c'est le calme, la détente et la tranquillité de ces environnements intimistes mais souvent vides de population qui attirent le piéton.

L'ACCELERATEUR

Avec l'attracteur, l'accélérateur est un des descripteurs les plus prégnants de ce quartier Ile Verte. L'accélérateur est une configuration sensible qui favorise l'accroissement de la vitesse de déplacement du piéton. Malgré une rapidité de la marche toute relative par rapport à celle observée dans le quartier Europole, le quartier Ile Verte semble proposer des conditions de possibilité environnementale propice à une accélération du pas. Ces conditions résultent d'abord du croisement de qualités spatiales, aménagées et sociales spécifiques : linéarité des lieux provoquée à la fois par leurs dimensions construites et par l'alignement des façades, glissance du sol et largeur des trottoirs, enfin émergence d'une sociabilité nouvelle. Nous retrouvons là les caractéristiques de ce descripteur telles que nous les avons présentés pour le quartier Europole. L'accélérateur est aussi une configuration sensible qui fait rupture dans le parcours du piéton. Or c'est précisément cette seconde caractéristique qui différencie les deux quartiers étudiés. Dans le quartier Ile Verte, les configurations spatio-sensibles de type « accélérateur »

confrontent le piéton à un changement brutal ou progressif d'ambiance : c'est la hausse du niveau sonore, la variation des sources composant l'ambiance sonore du lieu ou encore le cadrage soudain de la vue qui provoquent une accélération du pas. L'exercice de la marche rue de Mortillet, rue Lachman, avenue du Maréchal Randon et rue Ernest Calvat ont confronté le piéton à cette situation.

LE FACILITATEUR

Le facilitateur est une configuration sensible qui a la caractéristique, comme son nom l'indique, de rendre l'exercice de la marche aisé. Elle se différencie de l'attracteur par la qualité de fonctionnalité qu'elle donne à la marche. Ainsi, le facilitateur favorise l'opérationnalité pratique de la marche, c'est-à-dire le fait pour un piéton d'avancer sans interruption dans un lieu en mettant un pied devant l'autre, sans que celui-ci ne soit dévié ou accroché par un obstacle ou une aspérité du sol. Dans le quartier Ile Verte, la rue Charreton et la rue Blanche Monnier apparaissent comme des facilitateurs de la marche. Outre leur échelle et leur aménagement, toutes deux présentent des caractéristiques d'ambiance semblables : une forte interpénétration, sur le plan sonore, de la sphère publique et de la sphère privée ; la prégnance, sur le plan visuel, d'un effet de cadrage due au gabarit des rues et à la latéralité des façades. La combinaison de ces deux qualités sensibles influencerait à la fois la directionnalité de la marche, en favorisant notamment la linéarité des trajectoires, et son rythme, en focalisant l'attention du piéton vers un horizon accessible.

Les situations de marche

Marcher dans le quartier Ile Verte confronte donc le piéton à deux situations remarquables.

SITUATION DE NEUTRALITE

La première est celle de *la neutralité*, au sens donné à ce terme par Richard Sennet, c'est-à-dire d'une situation où d'un environnement qui « assure aux gens que rien de troublant ni d'exigeant n'arrivera dehors » (Sennet, 1992, p. 89). Nous l'avons décrite pour le quartier Europole. Elle réfère à ces situations où une adéquation existe entre les objectifs du piéton et le support de marche que lui offre le tissu urbain dans lequel il chemine.

Reconduction du 7 avril 2006 : Rue Charreton à nouveau, après le croisement avec la rue Lachman : Je marche toujours au centre de la rue, puisque le lieu reste désert. Je ne rencontre personne. C'est très calme, hormis ces bruits de marteau qui subsistent. Depuis que je suis rentrée dans le quartier par la rue Charreton, impression que je suis dans un environnement très lisse, presque aseptisé : large trottoir sans obstacle où il est facile de marcher, rue déserte que l'on peut investir sans gêner ou être gêné, pas de rencontres, pas de bruits. Heureusement que le soleil agresse finalement un peu mes yeux ; cela me donne au moins l'impression que quelque chose m'accroche dans ce lieu.

Dans le quartier Ile Verte, la situation de neutralité est observable dans la zone d'habitation s'étirant des berges de l'Isère à l'Avenue du Maréchal Randon. Là, l'extrême directionnalité des rues et la largeur des trottoirs offre des conditions propices à l'exercice

du passage. Dans ce contexte, le piéton tire donc parti des qualités podo-tactiles et visuelles des lieux pour avancer, sans détour. La marche est alors strictement fonctionnelle, sans plaisir ni agrément, le pas et l'attention du piéton n'étant que peu « accrochés » par l'ambiance du lieu.

SITUATION DE CONNIVENCE

La seconde situation de marche repérée dans ce quartier Ile Verte est précisément le contraire de la première. Elle résulte d'une adéquation entre les attentes émotionnelles du piéton et les conditions de marche offertes par le lieu. Nous parlerons là de situation de *connivence*. Dans ce cas, le piéton choisit de cheminer à tel ou tel endroit du quartier précisément parce que ces lieux, de par leur ambiance plus que du fait des conditions aménagées et construites qui les qualifient, offrent un échappatoire à la ville, à la vitesse des échanges et des déplacements urbains, au plaisir de la marche.

Reconduction du 20 avril 2006 : Une configuration spatiale d'îlot - la frange naturelle. Le plan de l'Ile Verte induit et confirme vite ce que je découvre en marchant : même si je ne me dirige pas vers l'Isère, de toute façon, le fleuve est vite là lorsque j'emprunte les petites rues qui partent de l'avenue Maréchal Randon. J'ai retrouvé les rives que j'avais découvertes lors de la visite des terrains avec l'équipe. L'élargissement spatial et l'agrément aéraulique les rendent attractives. Peu fréquentées aux heures de nos passages, elles offrent une promenade le long du fleuve : on peut suivre soit le chemin proche de l'eau, soit, mais de manière discontinue, un petit trottoir (quai Jongkind) ou un trottoir un peu surélevé par rapport à la rue mais plus large et continu (chemin de Halage). Les voitures garées quasiment tout du long favorisent plutôt la fréquentation de la berge, surtout quai Jongkind ; j'y ai rencontré quelques joggers, des femmes avec leur chien, des mamans avec une poussette d'enfants, des vieilles dames. Le calme qui règne dans la matinée (et dans l'après-midi lors de la visite du terrain en mars) est proche de la quiétude ; la conversation entre un cycliste et deux vieilles dames sur le trottoir du Chemin de Halage me signalent qu'une sociabilité de proximité est possible et répondent à une inquiétude latente de ma part ; je n'avais jusqu'alors rencontré que des personnes isolées et craignais que le calme ne fût que misanthropie contemporaine et enfermement dans son îlot de nature en bout de ville, ce qui rendait ma présence importune. L'échappée visuelle se heurte ici à la montagne sur l'autre rive qui offre un paysage et l'image d'un mode de vie convoités depuis Grenoble.

Pour autant, et en s'abstrayant du contexte dans lequel nous avons mené notre enquête, la situation de connivence et le plaisir qu'elle procure au piéton ne sont probablement pas à limiter à cette naturalité offerte par le quartier Ile Verte. Des sites très urbains, offrant des perspectives de séjours, de flânerie marchande ou transportant le piéton dans une ambiance atypique, peuvent engendrer des situations de connivence.

Population et délimitation

Population rencontrée

Avant de présenter les principales images du quartier et les divers régimes de la marche auxquels il se prête, notons quelques caractéristiques relatives aux passants interrogés à l'Île Verte. Plus de la moitié des passants habitent eux-mêmes ce quartier et fait assez remarquable, un nombre non négligeable y habitent depuis très longtemps (plus de 20 ans, 30 ans voire même plus de 40 ans). Si de nouveaux habitants ont aussi été rencontrés, le quartier se singularise tout de même par la présence d'habitants de longue date, conservant en mémoire l'histoire et l'évolution du quartier. Les personnes âgées sont bel et bien présentes dans le quartier mais aussi des habitants(es) plus jeunes, souvent avec enfants en bas âge.

Délimitation du quartier

En ce qui concerne le quartier lui-même, il est délimité de trois manières. Premièrement, l'avenue Maréchal Randon se présente comme un axe particulièrement structurant de la perception du quartier. Cet axe, qui traverse le quartier de part en part et où passe d'ailleurs le tram, constitue à n'en pas douter l'élément le plus prégnant de composition du quartier.

Deuxièmement, divers repères situés à l'un ou l'autre bout de cet axe fonctionnent comme des balises et des pôles frontières. Tel est par exemple le cas de l'hôpital de la Tronche ou du pont de l'Île Verte (côté Nord-Est), du Musée de Grenoble ou de l'Hôtel de Police à l'autre bout (côté Sud).

Troisièmement, et dans une moindre mesure, la ligne courbe que tracent les berges de l'Isère (chemin de Halage, quai Jongkind) entoure le quartier et constitue une référence pour la marche ou le vélo (cf. piste cyclable). Si l'axe que trace l'Avenue Maréchal Randon donne une grande lisibilité au quartier, le contour de l'Île Verte que tracent les berges de l'Isère est perçu de manière beaucoup plus vague et diffuse. A titre d'illustration, il n'est pas rare d'obtenir des propos tels que ceux-là : « *après je ne connais pas bien la périphérie de l'Île Verte, là c'est comme une croix ...* » [06] ; « *de l'autre côté, franchement là je sais pas bien où ça va, j'ai pas un bon sens de l'orientation...* » [02] ; « *les quais peut-être de l'autre côté... là-bas je ne sais pas trop ce qu'il pourrait y avoir* » [21]. Si l'on devait résumer en une formule la représentation des limites du quartier, cela pourrait être : « *entre le musée et La Tronche, mais je ne peux pas vous dire de l'autre côté* » [11]. Enfin, le quartier ne se structure pas vraiment à partir d'un centre mais plutôt à partir d'une portion de l'axe Maréchal Randon (entre la place Docteur Girard et la Place du Grésivaudan). Comme le disent parfois les passants, si centre il y avait, ce serait la place Docteur Girard.

Les images du quartier

En ce qui concerne l'Île Verte, nous rencontrons cinq images principales.

« C'EST UN VILLAGE DANS LA VILLE »

Cette image est une des plus communément partagées par les personnes interrogées. Cette expression est souvent employée dans son évidence même : « *Ah ben c'est un beau petit... c'est un beau quartier. C'est un village dans la ville quoi. Voilà* » [19]. Quand on essaie d'approfondir et que l'on cherche à comprendre pourquoi émerge cette image, plusieurs justifications sont données. Tout d'abord, ce quartier procède d'une perception un peu ambiguë : « *C'est la ville. Bon on peut pas dire que c'est complètement la ville quand on est à l'Île Verte, c'est une ville sans être dans la ville* » [26]. L'Île Verte est effectivement perçue comme un véritable quartier avec son identité et sa cohérence propres, ne se confondant en aucun cas au reste de la ville : « *Je dirais que pour moi c'est un petit quartier dans la ville. Voilà, je le définirai comme ça, contrairement à après où on est tout de suite sur le centre, où c'est beaucoup plus gros, beaucoup plus vaste. Je pense que le quartier de l'Île Verte c'est un petit quartier à part. Oui donc un quartier, une petite ville dans la ville, quelque chose comme ça* » [21]. Mais si l'Île Verte se distingue du centre ville, c'est aussi parce qu'elle possède des caractéristiques particulières symptomatiques de celles d'un village, avec toutes les connotations que cela implique : « *Et bien l'Île Verte pour moi c'est comme un petit village dans la ville parce qu'il y a plein de petites maisons avec des jardins derrière et c'est très calme les rues adjacentes au grand axe, et aussi y a le tram qui relie à la ville, c'est le village dans la ville pour moi. Ça fait un peu bucolique* » [06].

« UN QUARTIER AGREABLE A VIVRE »

Tous les habitants du quartier, mais aussi les personnes de passage, s'accordent sur cette appréciation positive. Un des qualificatifs les plus employés pour décrire le quartier est celui de « calme » : « *C'est calme, il n'y a pas beaucoup de voitures* » [15] ; « *C'est calme comme quartier, c'est assez calme* » [18] ; « *Pour moi c'est le côté calme, le calme du quartier* » [23]. Mais comme nous le verrons par la suite, cette qualité mérite d'être un peu relativisée puisque les passants ont tout de même tendance à distinguer l'avenue du Maréchal Randon (plus bruyante) du reste du quartier : « *C'est un quartier calme, à part cette avenue-là* » [16] ; « *Moi j'habite pas avenue du Maréchal Randon, j'habite une rue derrière qui est très calme* » [18] ; « *C'est plus sympa derrière que de ce côté-là, mais bon là c'est l'allée centrale* » [06]. En plus du calme, c'est aussi l'aspect pratique qui est mis en avant, à la fois avec les commerces et les transports en communs : « *Apparemment y a tout à disposition* » [03] ; « *C'est pour ça que c'est beaucoup apprécié. On est à proximité du centre ville, de l'hôpital, des commerces, du tram, c'est ce qui fait l'attrait de l'Île Verte* » [26] ; « *C'est un quartier qui est très bien parce qu'il est près de la ville, on peut y aller à pied, en voiture, en tram... n'importe... et y a beaucoup de magasins qui sont biens, y a pas mal de commerces donc ça se suffit à lui-même, c'est un petit quartier sympa* » [18] ; « *Je trouve que c'est un quartier vraiment agréable, calme. Y a quand même la proximité des commerces et des transports en commun et ça c'est super* » [06].

important » [23]. La sociabilité du quartier et la relative mixité des populations sont aussi mentionnées : « *C'est un quartier plutôt agréable à vivre, avec les commerçants tout ça, c'est plutôt un quartier sympa de Grenoble pour vivre* » [04] ; « *Il y a des vieux, des jeunes, y a un peu de tout. Non, y a pas mal d'étudiants, de familles, y a des enfants, non au niveau de la mixité je trouve que c'est pas mal et puis il est vraiment près* » [13]. Bref, le calme, le côté pratique et la sociabilité à l'Île Verte en font un quartier perçu comme agréable à vivre, ou « *sympa* » comme le disent beaucoup de passants.

« **UN PETIT BOUT DE NATURE EN VILLE** »

Troisième image marquante du quartier, la présence de la nature et de la verdure. Cette caractéristique alimente et spécifie les deux premières images identifiées auparavant. Du terme « *village* » constitutif de la 1^{ère} image, on passe ici au terme « *campagne* » : « *C'est très agréable parce que l'Île Verte c'est un petit peu la campagne dans une ville* » [24]. Cette référence à la campagne permet de parler de la manière dont on se sent physiquement dans un tel quartier. Tout se passe comme s'il était plus facile de se détendre et de respirer à l'Île Verte : « *C'est plus ouvert que le centre ville de Grenoble. C'est plus ouvert, on respire plus* » [23] ; « *C'est un quartier aéré et calme. Il y a la vieille ville et là c'est la quasi campagne, enfin c'est un grand mot, c'est un parc, c'est plutôt une ceinture verte* » [20] ; « *C'est un quartier qui est sympa, qui est assez accueillant parce qu'en fait c'est un petit bout de nature en ville. Moi je trouve que c'est un quartier vachement chaleureux du fait qu'il y ait de la verdure, des arbres, etc. On va dire que ça détend un peu les gens. C'est une manière un peu de s'échapper de la ville* » [05]. Au dire de certains, en particulier les personnes âgées, la diversité et la richesse des espaces verts en ferait un quartier propice à la promenade : « *On a des jardins pour les personnes âgées c'est très agréable... Il y a le petit jardin là, avant le pont de l'hôpital, et puis les grands jardins là avec les tours, il y a des grands jardins, il y a des belles promenades* » [22]. L'équivalence est posée dans ce dernier extrait : des grands jardins = de belles promenades. Enfin, n'oublions pas que le quartier porte tout de même le nom de l'Île Verte : « *Les espaces verts, parce qu'il y a quand même pas mal de jardins, ça s'appelle l'Île Verte en plus, y a pas mal de jardins publics, de jardins des villas...* » [18].

« **C'EST UN QUARTIER CHIC QUAND MEME L'ÎLE VERTE** »

Si les trois premières images sont de toute évidence les plus massives, il en est deux autres qui s'affirment aussi. La réputation du quartier et de son relatif standing reste présente dans les représentations : « *Bon, pour conclure c'est un quartier chic quand même l'Île Verte. Déjà par les structures et par rapport au prix du café ! (éclat de rire). Il y a un coût de vie qui diffère selon les quartiers, c'est pas le même coût de vie qu'à Teyssère ou à Echirolles où le café coûte 1€20* » [05] ; « *J'ai juste un a priori... j'ai un a priori comme il y a des quartiers plus chics que d'autres, l'Île Verte a une réputation pour être assez chic* » [25]. Cette image est surtout véhiculée par les citadins de passage dans le quartier plutôt que les habitants eux-mêmes.

Cette dernière image, surtout présente chez les personnes âgées ou habitants de longue date, révèle non seulement une mémoire active du quartier mais aussi une volonté de préservation de certaines qualités de l'Île Verte, voire une relative crainte ou inquiétude de la façon dont le quartier pourrait évoluer : « *Ce qui a changé, à part le tram, les aménagements des voiries un petit peu. Autrement, le changement... bon il y a toujours pas mal de personnes âgées, il y a pas mal de villas, non, c'est sympa. Ça n'a pas tellement changé en mal en tout cas, c'est bien* » [18] ; « *L'Île Verte c'est pas qu'on y respire mieux mais il y a des arbres, il y en avait beaucoup plus mais il en reste...* » [24] ; « *On nous enlève beaucoup de verdure. Tout ce qui était parc c'est en diminution pour faire des immeubles à la place. C'est l'immobilier qui prend le dessus* » [15]. En tout cas, il ne fait aucun doute que les habitants restent très attentifs aux transformations de leur quartier et aux projets à venir : « *On entend dire que ça va être construit, qu'il y aura des petits immeubles mais bon, on sait pas quand. Non mais dans l'ensemble ça n'a pas vraiment changé, c'est très calme comme quartier* » [18].

Les régimes de la marche

MARCHER POUR LE PLAISIR

En tout cas c'est vraiment agréable de se balader dans le quartier

Ce régime de marche est particulièrement présent et développé à l'Île Verte. Dans ce cas, les berges de l'Isère sont évoquées à de nombreuses reprises et apparaissent presque comme un leitmotiv. L'agrément de la marche fait parfois appel à des « petits plus » qui renforcent le plaisir de la promenade (moments privilégiés ; synergie entre les qualités sensibles du milieu ambiant et les ressources pratiques et fonctionnelles du site, etc.).

- La marche est dans ce cas promenade
« *J'adore me promener le long, sur les berges de l'Isère. C'est très agréable* » [25]
- Juste pour marcher un peu
« *Je vais en ville, on est à 10 min de la ville, je vais à pied très souvent, pour marcher, pour faire de la marche. Le soir avant de rentrer je fais un petit tour, je peux aller jusqu'à la place Notre Dame et revenir. Pour marcher un peu* » [19]
- Quand l'ambiance est la plus propice au plaisir de marcher
« *C'est vraiment de la promenade. Souvent le soir après le repas je ressors l'été pour me promener un petit peu* » [02]
« *Une promenade le samedi après-midi ou le dimanche après-midi quand il fait beau* » [23]
- Présence de verdure et de nature
« *Nous nous promenons dans la chaîne des parcs de Grenoble, la chaîne d'îlots verts qui se poursuit maintenant le long de l'Isère. C'est une occasion de se promener presque dans la campagne* » [20]
« *Ce qui est sympa c'est que vous passez tout de suite de la nature à la ville, parce qu'il y a quand même un joli parc, un bon petit bout de nature et puis vous êtes tout de suite replongé dans, comment dire, dans le béton, dans la ville quoi* » [05]
- Quand les qualités du milieu sensible rencontrent l'aspect pratique du lieu

« La marche c'est vraiment très agréable... Les digues, c'est vraiment très très sympa. Et puis c'est pratique avec les poussettes, il n'y a pas de voiture, c'est une promenade je dirais familiale pratique » [02]

- Joindre l'utile à l'agréable

« De la rue Très Cloîtres à l'Île Verte j'ai dû mettre, avec une canne bien sûr, 10 min, quelque chose comme ça. Je trouve que l'Île Verte est agréable, c'est un joli quartier pavillonnaire (venir ici dans un but de promenade ?) et aussi administratif parce que je suis passée à la Poste là tout à l'heure. Chercher des cigarettes aussi parce qu'il y a un bureau de tabac. Je vais passer bientôt aussi acheter des petits gâteaux. Il y a des commerçants de qualité, disons ça comme ça » [12]

- Les activités du lieu participent à sa qualité

« On se balade sur les berges. Oui il y a pas mal de gens qui courent, qui font du vélo. On peut aller à vélo jusqu'à Gières en suivant les berges en passant par le domaine universitaire. Voilà. Bon, j'ai pas de chien mais c'est vrai que c'est sympa sur les berges pour aller se promener. Il y a des gens qui courent, qui font du roller, qui font du vélo sur les pistes cyclables » [18]

- Attrait des jardins et absence de chiens méchants

« Moi je suis une folle de jardin donc je vois comment ils évoluent, les petites maisons... Les jardins particuliers, là y en a des très beaux, il y a encore des potagers, donc je regarde pousser les tomates. Voilà, c'est vraiment ça qui me fait marcher dans ce quartier. Et le calme, c'est-à-dire qu'il n'y a pas de voitures de manière incessante, y a pas trop de chiens, aussi bizarre que ça puisse paraître, y a pas de chiens agressifs, enfin voilà » [02]

- En balade, l'économie du déplacement n'est plus de mise

« A l'intérieur du quartier c'est plutôt des déplacements utiles, mais sinon il y a le long de la voie sur berge, c'est une promenade gentille. C'est toujours le même genre de déplacement en fait. Sauf en promenade, mais autrement c'est toujours au plus court en fait. Les trajets, je dirais qu'ils durent une demie heure pour des raisons utiles et puis en balade ça peut être plus long » [04]

- L'air frais l'été : petit plus ou négligeable ?

« Avec les voies sur berge, on reste avec les bruits de la ville, c'est vraiment à l'intérieur de la ville. On est sur l'extérieur, mais on n'oublie pas qu'on est à Grenoble. D'ailleurs, l'été quand il fait super chaud à Grenoble, il fait un tout petit peu plus frais parce qu'on est à côté de l'Isère, mais c'est négligeable » [04]

MARCHER EN CONNAISSANCE DE CAUSE

Le côté droit me convient beaucoup mieux entendu qu'avec les commerces s'il m'arrivait quelque chose...

A l'Île Verte, on rencontre assez peu ce cas de figure. Trois opérations ont été tout de même identifiées : couper, latéraliser, morceler. En ce qui concerne les ressources du site impliquées dans ces opérations, il s'agit ici essentiellement des commerces et des espaces verts.

- Couper : en passant par les parcs

« Après, de temps en temps, je vais couper par les parcs qu'il y a derrière les trois tours, là on peut, on n'est pas obligé de passer le long du boulevard, donc de temps en temps, ça dépend... Parfois j'ai l'impression que ça va plus vite et puis c'est plus agréable » [04]

- Latéraliser : préférence d'un côté de l'avenue

« Disons que j'aime bien ce côté-ci parce que c'est très commerçant, surtout, je trouve quasiment tous les commerces voulus. En face il y a les banques donc c'est pour ça que je traverse... Le côté droit me convient beaucoup mieux. Entendu qu'avec les commerces, s'il m'arrivait quelque chose... bon, puisque j'ai un problème d'équilibre, il y a toujours une personne à qui je pourrais demander comme je suis bien connue

dans le quartier, je suis habitante depuis plus de 20 ans. Et puis j'aime beaucoup, les commerçants sont agréables, les habitants du quartier également, personnes âgées comme personnes plus jeunes, personne ne refuse de vous aidez... » [07]

- Morceler : faire les courses en plusieurs fois
« J'évite d'aller trop loin compte tenu du fait qu'il ne faut pas que je porte trop de poids, que je ne sois pas trop chargée. Donc je divise mes courses pour pouvoir faire des parcours pas trop longs par rapport au temps de fatigue et à la charge. C'est selon mes besoins, c'est très morcelé avec plusieurs trajets et plusieurs arrêts chez les commerçants » [07]

MARCHER MAIS PAS N'IMPORTE OU

Derrière c'est plus sympa, c'est un vieux quartier, il y a des vieilles maisons

A l'Ile Verte, un élément clé structure ce régime de la marche : l'Avenue du Maréchal Randon (déplacement utile, moins sympa, assez peu d'intérêt, moins calme, plus exposé...). D'une certaine manière, cette avenue commerçante joue le rôle d'une scène à partir de laquelle s'articulent des coulisses plus secrètes (« derrière » se trouvent les jardins, les parcs...). Quand on a le choix, et sitôt que l'on met en avant le plaisir de marcher, l'Avenue est plutôt une partie du quartier que l'on a tendance à éviter.

- L'Avenue du Maréchal Randon en défaut
« Il y a la partie qui est le long du boulevard qui est moins sympa. Forcément, dès qu'on commence à s'approcher des voitures, ça se rapproche plus du déplacement utile... En fait c'est là qu'il y a tous les commerces, c'est incontournable mais si on peut éviter de marcher dans celle-là... » [04]
- Eviter l'Avenue du Maréchal Randon
« L'avenue du Maréchal Randon, où il y a le tram, j'évite. Ça a assez peu d'intérêt. Je la traverse simplement, mais j'évite de prendre ce trajet-là. Il n'y a pas de coin sinon... le petit parc du musée est très sympa » [02]
- De jolies choses juste à côté
« Bon bien sur ici (boulevard) il y a des immeubles mais si je vais à gauche j'aurai de la verdure, j'aurai des jolies choses à voir » [12]
- Prendre ses distances par rapport au boulevard
« Le parc là derrière je le trouve plutôt sympa... Pour les enfants, pour les petits il y a un espace sympa et on est un petit peu plus loin du boulevard, c'est un peu plus agréable de s'y mettre » [04]
- L'attrait des coulisses : les jardins
« Derrière c'est plus sympa, c'est un vieux quartier, il y a des vieilles maisons. Bon c'est sûr, il y a tous ces immeubles qui sont le long de la route, mais dès qu'on est là-bas c'est beaucoup plus calme, et puis c'est des petits jardins, c'est sympa. Je pense que c'est sympa d'aller se promener derrière, après on est tout de suite au bord de l'Isère, c'est sympa aussi » [06]
- La découverte des coulisses : la marche
« On connaît plus les petites rues d'à côté comme ça en marchant à pied. De toute façon, c'est à pied qu'on voit mieux les choses. Alors qu'en voitures, ces petites ruelles on n'y passerait pas pour aller en ville. Il n'y a qu'à pied... voilà » [06]

MARCHER A CERTAINES CONDITIONS

En fait ça dépend si je peux laisser le vélo, si je suis tout seul ou si on est plusieurs

A l'Ile Verte, diverses et variées sont les conditions nécessaires pour choisir de marcher mais dans presque tous les cas, le trajet qui pose question est celui qui mène au centre

ville. Trois conditions principales sont mentionnées dès qu'il s'agit de marcher : des conditions relatives au tram (en service ou non, confort, insécurité, rapidité, coût), des conditions relatives aux conditions mêmes de la marche (être seul ou à plusieurs à se déplacer), des conditions relatives au moment du déplacement (le soir, le week-end).

- Eviter : marcher plutôt que prendre le tram
« *Je vais sans arrêt faire les courses parce que mon quotidien m'oblige à naviguer jusque dans le centre ville et j'évite de prendre le tram dans la mesure où dans le tram il y a le confinement par rapport au nombre d'usagers et il y a également le risque de vol auquel j'ai été confrontée plusieurs fois. Donc je marche au maximum à pied et ça me rend rudement service tant que je peux le faire* » [07]
- Le coût d'une distance à pied
« *On est à 10 min du centre ville et un trajet de tram c'est 1€, je sais pas combien, du coup, c'est même pas 10 min c'est 5 min place Notre Dame, ça vaut pas le coup quoi. Même l'hiver. Bon quand il pleut, voilà on prend le tram mais quand il fait beau c'est à pied. C'est rare le tram* » [14]
- Quand le tram vient en support de la marche
« *(Se déplacer à pied dans le quartier ?) Oui, maintenant souvent, oui oui... souvent, parce qu'il y a le tram et c'est vraiment très commode. Je vais au tram et je fais les courses dans le quartier, voilà, pas de problème. Ça se résume à aller au tram quand je vais en ville, sinon après je prends ma voiture* » [18]
- Pourquoi prendre le tram quand on peut marcher ?
« *Je trouve qu'on va presque aussi vite à pied qu'en tram et puis on est moins serré que dans les trams. Et ça fait du bien physiquement* » [09]
- Quand on ne peut pas faire autrement
« *Je circule à pied quand il n'y a pas de tram* » [11]
- C'est différent quand je suis seule
« *Là on partait en centre ville, place Notre Dame, à pied. On va longer la ligne de tram, on passe devant l'arrêt « Île Verte » jusqu'à la place Notre Dame. Ça m'arrive régulièrement. Quand je le fais avec mon copain ça va bien, quand je suis avec une copine aussi, mais quand je suis seule tard le soir...* » [13]
- Marcher mais pas n'importe quand
« *Ca nous arrive d'aller à pied au centre ville, le week-end on y va à pied ça fait une balade* » [16]
- Marcher à défaut de pouvoir faire du vélo
« *En fait ça dépend si je peux laisser le vélo, si je suis tout seul ou si on est plusieurs. Après c'est plus des contraintes... en principe si je suis tout seul c'est en vélo parce que c'est plus rapide et après sinon, ça va être à pied* » [04]
- Une distance maximum pour marcher
« *Il m'arrive aussi parfois, en tant que personne qui écrit beaucoup, d'aller à la grande Poste, c'est-à-dire à Chavant. Alors je prends le tram, parce que là ça fait quand même encore plus loin, quoi que... il m'arrive certaines fois d'y aller à pied. C'est le maximum je crois de mes courses, parce qu'au-delà non. Je ne vais pas au-delà, après il faut prendre des transports en commun* » [07]
- Se sentir en forme pour marcher
« *(entre le centre ville et l'Île Verte) Des fois je prends le tram quand même. Ça dépend comment je me sens en forme* » [12]

MARCHER SELON L'OCCASION

J'aurai pu me garer là, il y a toujours de la place, mais je fais à pied parce que j'aime bien marcher

A l'île Verte, nombreuses sont les occasions s'offrant aux habitants ou visiteurs pour marcher. Notons tout d'abord l'existence d'attracteurs principaux (centre-ville, hôpital, cimetière) et aussi de micro-attracteurs (garage, jardin, commerces, bac à verre) qui fonctionnent comme autant de lieux inducteurs de pratiques piétonnes. Deuxièmement, l'île Verte étant à proximité du centre ville, le tram et la marche sont souvent évoqués en termes d'alternative ou de complémentarité. Troisièmement, l'usage de la voiture donne lieu à des pratiques de micro-mobilité piétonne, modestes sans doute mais existantes néanmoins. Quatrièmement, marcher selon l'occasion c'est aussi marcher en termes de « tour », qu'il s'agisse de « faire un petit tour », un « détour » ou dissocier l'aller du « retour ».

- Deux attracteurs : le centre ville et l'hôpital
 - « Faire le quartier à pied c'est sympa, c'est pas trop loin du centre... pas trop loin de l'hôpital si on veut y aller à pied » [21]
- Le centre ville comme attracteur
 - « On est tout près du centre ville. On n'est vraiment pas loin donc c'est facile d'y aller d'ici à pied. J'aime aussi le centre ville, mais pour y vivre je préfère, pour la vie de tous les jours, je préfère ici » [23]
- Le cimetière comme attracteur
 - « (déplacement à pied ?) Je vais au cimetière sur la tombe de mon fils » [22]
- Les commerces comme micro-attracteur
 - « Je marche de la maison jusqu'à Maréchal Randon pour les commerces » [16]
- Le garage comme micro-attracteur
 - « Déjà on vient ici parce qu'on a un garage au bout de la rue, pour venir chercher la voiture ou la remiser » [20]
- Le jardin comme micro-attracteur
 - « Tout le quartier se fait largement à pied, oh oui. Je vais même jusqu'à mon jardin qui est au CTM (Centre Théologique de Meylan) sur Meylan, je traverse l'hôpital, je vais à pied. Quand je reviens chargée de légumes, je prends le tram ou le bus » [22]
- Tram à l'aller et marche au retour
 - « Des fois je vais à la gare en tram et je reviens à pied, mais bon, ça c'est épisodique, c'est pour marcher disons » [18]
 - « On marche surtout en revenant du centre ville, on revient en marchant plutôt qu'en prenant le tramway parce que c'est plus agréable en suivant l'Isère » [23]
- Des trams moins fréquents
 - « Rentrer à pied du cinéma... oui de temps en temps, parce que les trams... oui, on rentre à pied, mais je suis avec mon mari là, je suis pas toute seule. Bon, c'est pas très tard, il est 9h ? Je sais pas à quelle heure on sort quand on y va à 6h ? A 8h, 8h et demie donc les passages de tram il y en a moins et puis on se dit c'est pas loin, donc on revient du centre ville à pied » [18]
- Marcher quand le tram n'est pas là immédiatement
 - « En général, dans le centre ville on y va à pied mais de temps en temps on prend le tram. En général on ne fait qu'un arrêt de tram, on fait Île Verte - Notre Dame, donc s'il y en a un qui arrive tout de suite on peut le prendre, mais on l'attend rarement quoi » [04]
- Quand la voiture est prétexte à la marche
 - « A la sécu on sait que c'est toujours difficile de se garer donc je suis dans une petite rue et là je vais à pied. J'aurais pu me garer là, il y a toujours de la place, mais je fais à pied parce que j'aime bien marcher. En fait, je me suis mise au milieu des deux points où j'avais des visites à faire. Voilà, je fais comme ça » [06]

- Marcher après s'être garé
« *Quand je gare ma voiture je suis obligé de chercher une place alors là je roule dans tout le quartier quoi. Et je marche davantage pour rentrer chez moi, oui !* » [19]
- Le retour du parc n'est pas comme à l'aller
« *Enfin pour aller au parc aussi on traîne pas. Le retour à la rigueur on va prendre des chemins plus détournés mais pour l'aller c'est plutôt direct quoi* » [04]
- Un petit détour de temps en temps
« *Je passe quelques fois par la rue Menon quand il faut que j'aille au bac à verre, parce que le bac à verre est plus facile rue de Mortillet qu'ici en face, il faut traverser* » [07]
- Promener le chien
« *Quand je garde le petit chien de mes enfants, je vais le promener là-bas (les berges), il court. Et puis les soirs d'été, avant de se coucher on va faire une petite ronde sur les berges* » [22]
- Se créer l'occasion de marcher
« *Quand je vais chez le médecin j'y vais à pied. J'ai choisi un médecin dans le quartier comme ça j'y vais à pied, c'est ce que j'essaie de faire quand je choisis* » [16]
- Quand tout est occasion de marche
« *Je me déplace à pied pour aller chercher les enfants à l'école, pour aller en ville heu... Tous les petits trajets je les fais à pied. Vous savez moi je suis très sportif alors marcher ça me dérange pas, alors je fais tout à pied* » [26]

MARCHER A L'HABITUDE

Avant, mes enfants habitaient le quartier et souvent on allait se promener à l'Île d'Amour

A l'Île Verte, plusieurs aspects sont directement liés à la thématique de l'habitude. Tout d'abord, certains lieux ou séquences de parcours semblent inévitables où qu'on aille et quoi qu'on fasse, c'est le cas en particulier de l'Avenue Maréchal Randon. D'une certaine manière, il s'agit là d'un passage obligé à emprunter quel que soit le point de départ ou le lieu de destination. Ensuite, le quartier reste inscrit dans des histoires familiales qui continuent à avoir des effets sur les pratiques de marche. Enfin, le temps répétitif est parfois mis en défaut avec par exemple des pratiques de découverte du quartier, d'exploration, de visite qui laissent ouverte la place à l'imprévu et à la surprise.

- Régularités : tram et Maréchal Randon
« *Il y a le tronçon jusqu'au tram on va dire... Celui-là c'est le trajet normal, qu'on fait tout le temps pour aller en ville, pour aller faire un tour...* » [04]
« *(lieux les plus fréquentés dans le quartier) L'avenue du Maréchal Randon, parce qu'il y a plein de commerces et j'habite juste à côté* » [11]
« *(les trajets les plus réguliers dans le quartier) Pour aller aux commerces, avenue du Maréchal Randon* » [14]
« *(trajets le plus souvent à pied dans le quartier) Dans ce quartier, j'habite rue de la Magnanerie, au bout, donc je fais de chez moi à l'arrêt de tram. Donc c'est pratiquement tout le temps pour rejoindre l'avenue du Maréchal Randon. Soit pour le petit supermarché soit pour l'arrêt de tram* » [13]
- De la perdurance du passé
« *C'est vraiment de la promenade. Souvent le soir après le repas je ressors l'été pour me promener un petit peu. Et puis la digue, parce que la digue c'est pratique avec les poussettes, il n'y a pas de voiture, c'est une promenade je dirais familiale pratique. Je reviens par le même chemin, soit à pied, soit à vélo, soit en roller, mais c'est quelque chose qu'on fait souvent. Mes enfants avant habitaient le quartier, c'est*

comme ça que je l'ai connu, et souvent on allait se promener et pique niquer à l'Île d'Amour, en passant par la digue » [02]

« (aller-retour au centre ville à pied) J'avais des parents qui habitaient autrefois, mais qui ne sont plus là aujourd'hui, sur les quais, quai Créqui, un peu plus loin que le téléphérique, donc j'ai l'habitude. J'avais une tante qui habitait où j'habite aujourd'hui place du St Eynard, donc je faisais les trajets quand je n'avais pas de problème de handicap. Donc aujourd'hui je le fais encore comme s'il y avait mes parents et ma tante entendu qu'ils sont tous absents aujourd'hui pour cause de décès » [07]

- Découverte du quartier en marchant

« Je ne connais pas encore assez bien le quartier, je change d'itinéraire un peu à chaque fois pour l'instant » [23]

« Moi je visite le quartier parce que je le connais pas bien. Donc on change d'itinéraire. Je viens une fois deux fois par an, ça fait pas beaucoup. Ce matin par exemple je suis sortie, j'ai pris les quais que j'avais déjà vus, et puis je suis tombée dans le jardin du musée et j'ai regardé les sculptures que j'avais jamais vues par exemple. Bon et puis après j'avais plus le temps d'aller en ville donc je suis revenue par là, par des petites rues, je sais pas du tout par où je passe » [13]

- La ronde du temps

« Quand je fais un tour, j'essaie de revenir sur les jardins pour voir si ça a changé depuis la veille ou trois jours avant » [02]

- Déstabilisation des habitudes

« Il y a des changements, parce que je ne viens pas systématiquement tous les mois et il y a des changements par rapport aux arrêts de tram qui sont modifiés, leur accès est modifié aussi parfois, il y a des plans inclinés qui sont très agréables. Et il y a des commerces, j'ai parfois le désagrément d'aller dans un secteur que je connaissais où les commerces ont changé, ont été remplacés par d'autres, alors d'un coup ça me déstabilise parce qu'il faut que je cherche où je peux trouver un commerce équivalent ailleurs, et où ? » [07]

MARCHER MALGRE TOUT

Les gens se garent sur le trottoir donc il n'y a pas forcément la place de passer mais bon...

A l'Île Verte, les conditions défavorables à la marche se rencontrent essentiellement sur l'Avenue du Maréchal Randon qui semblent cristalliser tout un ensemble de difficultés et mauvaises conditions environnementales. Parmi les plus évidentes, citons certains éléments de l'aménagement matériel (trottoirs, feux, passages piétons) en particulier quand ils se conjuguent avec certains moyens de déplacement (poussettes, fauteuils roulants, trottinette...). A titre d'exemple, ce ne sont pas les trottoirs en eux-mêmes qui sont problématiques, c'est par exemple l'agencement trottoir+voiture+poussette. Notons aussi certains facteurs environnementaux, en particulier le bruit. Mais plus intéressant, retenons aussi certaines conditions environnementales liées à la morphologie de l'Île Verte (courant d'air, claire-voie).

- Les trottoirs, toujours les trottoirs

« Souvent les voitures sont garées sur le trottoir par manque de place... je sais pas. Souvent il y a des voitures. Pour les gens qui sont soit en fauteuil, soit avec des encombrants, c'est pas facile... Je ne prends pas du tout le même chemin à pied ou en poussette parce qu'il y a des endroits où la poussette passe pas. Les endroits, je les ai pas mémorisés. Quand j'arrive dessus je fais un détour mais je les ai pas mémorisés. Par exemple à côté du cimetière j'y ai laissé mon fils, à un moment j'étais obligée de descendre sur la route parce que la poussette ne passait pas. Le trottoir était trop étroit et surtout il y avait des poteaux qui tiennent les fils de je sais pas quoi et qui étaient au milieu. Mais bon, c'est particulier aussi, c'est une poussette qui est un peu

volumineuse. Mais je pense, j'ai des amis qui sont handicapés en fauteuil, là ils ne passent pas non plus » [02]

« Les voitures sont garées sur le trottoir, mais ça on n'y peut pas grand-chose. Au niveau du musée ça arrive régulièrement. C'est vrai que quand je suis en poussette, quand y a plus de places, les gens se garent sur le trottoir donc il n'y a pas forcément la place de passer mais bon... » [04]

« Des fois les trottoirs sont un peu étroits et il n'y a pas tout le temps comme ça là quand c'est incliné, mais c'est anecdotique, dans le fond ça se passe plutôt bien » [04]

« Ce que je trouve pratique dans l'Île Verte ce sont, c'est les gros progrès qui a été fait, c'est concernant les plans inclinés qui permettent d'éviter les marches de trottoir par exemple » [07]

« Les trottoirs ils sont assez larges, c'est bon. Le seul problème c'est les crottes de chiens, mais ça, je ne sais pas si on peut y faire grand-chose » [08]

- Circulation, bruit, traversée

« Le long du boulevard, le long du tram. C'est pas super sympa par contre. Ben entre les voitures et le tram, c'est un peu bruyant. Enfin, vous voyez bien entre ce bout-là au point de vue de la circulation c'est moins sympa » [04]

« Un peu bruyant avec le tram et les voitures. C'est pas toujours facile de traverser je trouve, que ce soit de ce point là à l'autre, au tram, c'est pas facile de passer les voitures » [16]

« La marche, ben c'est agréable de marcher le matin malgré le bruit des trams, des voitures. Voilà » [11]

« Le point dur à passer c'est la place du Dr Girard, c'est un endroit où il faut faire très attention, ça n'est pas évident entre les voitures, les trams et les gens aussi pour ne pas perdre les enfants. C'est aussi un endroit difficile à passer car les enfants sont souvent à trottinette donc il y a les trottoirs à monter, à descendre et les quais à passer aussi et qui sont plus hauts » [08]

« Sur les trottoirs oui, ça va... par contre ça peut être assez dangereux pour traverser pour aller à l'hôpital, au bout du pont parce qu'il y a de la circulation un peu dans tous les sens, c'est vrai qu'en tant que piéton ça peut être assez dangereux » [24]

« Il faut faire attention, il y a pas mal de passages pour piétons. Bon, il faut pas être mal voyant. Là je suis à la limite d'y être, franchement un malvoyant il pourrait pas faire un tour là... » [12]

- De la durée des feux de circulation

« Le plus pénalisant c'est la longueur des feux qui est parfois insuffisante quand vous avez, comme place Notre Dame, enfin juste avant la place Notre Dame, un feu qui est divisé en plusieurs portions. Alors le temps qui est calculé pour la durée des feux ne me permet que de traverser une seule portion, d'être obligée d'attendre et après d'avoir une autre portion. Disons que pour une personne valide c'est pas un inconvénient dans la mesure où on peut presser le pas et même courir au pire pour faire les deux portions, mais moi qui ne peux plus faire ça depuis très longtemps, je suis obligée d'attendre en milieu de parcours, sur la chaussée, il vous passe des voitures devant et derrière et ça pour moi c'est vraiment pénalisant parce qu'il y a une question d'équilibre qui se fait et le passage des voitures que ce soit devant ou derrière vous déstabilise un peu » [07]

- Y avait-on pensé ? Les prises d'air

« Le seul inconvénient c'est les courants d'air certains jours qui me freinent dans ma marche. C'est relativement rapide, une rue perpendiculaire coupe une autre et puis après par les immeubles le courant passe. Quand le courant est coupé, la marche est plus aisée. En particulier au niveau de la rue Vendre. Au début de la rue il y a un courant d'air extraordinaire qui est pénalisant quand on a un problème d'équilibre, mais surtout lorsqu'il pleut également ça vous renvoie la pluie. Déjà que vous avez des difficultés pour avancer, la pluie vous vient dessus encore plus facilement. C'est pénalisant parce que moi qui ai un problème d'équilibre essentiellement au niveau de la marche, dès que j'arrive à ce niveau là, ça me freine certaines fois ou l'inverse, ça me pousse donc il faut deux fois plus de vigilance au niveau de la marche. C'est vrai

que c'est pas toujours facile, mais bon, je passe malgré tout toujours tous les jours à ce niveau de trajet. Vous voyez, à partir d'ici, il y a un courant... Je sais pas à quoi ça tient, mais y a un courant. J'ai beaucoup de mal entre le parapet que vous voyez en bas du stop donc devant la voiture et puis là. Y a un passage pour moi qui est vraiment difficile, et au-delà du muret, qui je pense, freine un peu le courant, et le pilier de mon immeuble parce que j'habite l'Hermitage. Il faut que je fasse un mini arrêt au niveau du pilier d'angle de l'Hermitage et après que j'accélère entre le plier et ici au niveau de la voiture en raison du courant, au niveau du vent, et même la pluie qui est encore plus pénalisante quand on doit se déplacer de l'Île Verte au centre ville » [07]

- Y avait-on pensé ? La claire-voie du pont

« Je ne peux quasiment plus passer sur ce pont aujourd'hui dans la mesure où j'ai un problème de vertiges par rapport à l'eau, y a une claire-voie... Y a un passage à claire-voie qui fait qu'avec l'eau j'ai des vertiges, je suis obligée de passer sur les abords du tram, et c'est pas évident parce qu'il y a une petite montée alors, l'été non, mais l'hiver selon la neige, le verglas etc. on nous fait prendre le tram au prochain arrêt systématiquement. Même en ce moment qu'il fait pas mauvais je vais systématiquement plus loin et qu'il faut faire la petite montée et puis malheureusement mes yeux se portent toujours à gauche sur les claire-voie du pont, donc ça me fait craindre la traversée. Quand je dois carrément aller de l'autre côté à l'hôpital parce qu'il faut que j'y aille régulièrement pour des papiers car ma mutuelle se trouve de l'autre côté du pont, et bien je suis obligée de demander à une personne de m'aider à traverser parce que j'apprends ce vertige, ce vide. Vous savez, c'est pas simple, mais ça se gère quand on a la sclérose en plaques depuis l'âge de 29 ans, c'est pas facile mais on apprend à vivre au quotidien avec » [07]

Données observables

L'ENQUETE*Réalisation de l'enquête*

Les reconductions ont été effectuées le même jour que celles d'Europole (voir partie méthodologie avant l'analyse d'Europole), le vendredi 21 avril ; les conditions climatiques et les événements liés au calendrier (veille des vacances de Pâques) sont donc semblables. Voici les quatre points de départ de nos reconductions :

Points de départ	Matin	Après-midi
Place du Docteur Girard	09h00	15h00
Angle des rues Menon et Ravier Piquet	09h00	15h00
Angle des rues Bizanet et Emile Ducros	11h00	16h00
Angle du quai Jongkind et de la rue de Charenton	11h00	16h00

Nombre de reconductions

- Matin 43 reconductions - 48 personnes + 1 enfant en poussette
- Après-midi 22 reconductions - 28 personnes + 3 enfants

POPULATION*Sexe et âge*

Du point de vue du sexe, nous observons :

- Matin 48 personnes soit 32 F et 16 H + 1 enfant en poussette
- Après-midi 28 personnes soit 17 F et 11 H + 3 enfants

Le nombre de femmes, proportionnellement plus important qu'à Europole, est nettement supérieur à celui des hommes, surtout le matin. Parmi elles, 17 ont à nos yeux plus de 65 ans (9 le matin et 8 l'après-midi). L'après-midi, 4 hommes ont plus de 65 ans (2 le matin). La population apparaît donc relativement âgée : 1/3 des personnes auraient plus de 65 ans.

Parallèlement, la proportion de jeunes (entre environ 15 et 30 ans) est plus faible qu'à Europole (environ 1/3 à Europole et ici 1/7), ce que l'absence de lycée ou d'établissement d'enseignement supérieur explique sans doute.

Les « duos » sont plus nombreux l'après-midi ; il peut s'agir de deux femmes âgées, d'hommes jeunes avec des enfants vers 16h, plus rarement de couples H-F.

Motifs de la marche

Les reconductions ayant trait au déplacement par un moyen de transport (tram, bus, voiture) concernent, dans les mêmes proportions qu'à Europole, 28 reconductions sur 65 (environ 43%) :

- 14 départs (dont 10 à la station de tram « Docteur Girard », 3 à l'arrêt « La Tronche-Hôpital » et 1 en bus),

- 5 départs en voiture le matin,
- 8 arrivées (pour moitié à chacune des deux stations de tram).

Proportionnellement, il y a plus de déplacements l'après-midi (9 reconductions sur 22, tandis que le matin nous en comptons 10 sur 43, soit environ $\frac{1}{4}$). Parmi les 5 personnes qui quittent l'Île verte en voiture, 3 rejoignent leur voiture après une course et 2 se rendent au parking (nous supposons qu'elles vont chercher leur voiture).

Le nombre de reconductions qui a pour terme ce que nous supposons être le domicile est plus important le matin (comme à Europole, femmes qui rentrent des courses, en particulier avec le pain autour de la place Grésivaudan). Nous constatons que ce nombre est globalement plus faible qu'à Europole (un peu moins d'un quart à l'Île Verte contre $\frac{1}{3}$ à Europole). Sans pouvoir rendre compte de ces données de manière précise, nous constatons cependant, par rapport à celles d'Europole, qu'environ $\frac{1}{5}$ (soit $\frac{12}{65}$) des personnes quittent l'Île Verte à pied soit vers le centre, soit vers La Tronche, tandis qu'à Europole à peine $\frac{1}{10}$ (soit 6 personnes sur 77 reconductions) franchissent les limites de notre périmètre d'étude. Par ailleurs, parmi les objectifs des passants que nous avons « suivis », les commerces ou services divers et concentrés avenue du Maréchal Randon entre les places du Docteur Girard et du Grésivaudan représentent environ $\frac{1}{4}$ des reconductions (proportion plus importante qu'à Europole). Concrètement, le matin nous observons : 4 reconductions vers les commerces d'alimentation, 1 au cimetière, 1 à la CPAM rue Menon, 1 au laboratoire d'analyses, 1 dans une agence immobilière, 1 au café, 3 à la MJC de la rue Farconnet où manifestement une réunion était prévue... L'après-midi, 3 ont pour objectif la quincaillerie située avenue du Maréchal Randon et 1 la BNP dans le bas de la même avenue.

Enfin, qu'en est-il de cet objectif de marche qu'est la promenade et qui semble inhérent à l'Île Verte ? Dans l'après-midi, deux hommes âgés ont suivi le chemin sur berge côté quai Jongkind. L'un, descendu du tram à l'arrêt La Tronche-Hôpital, après avoir hésité, une carte à la main, entre le chemin de Halage ou le quai s'est dirigé vers ce dernier ; il poursuivra sa marche vers le centre ville (45). L'autre rencontré sur le chemin sur berge marchait dans l'autre sens et a pris le tram sur le pont (58).

Incidence des conditions météorologiques et temporelles

Les marcheurs de l'Île Verte ne paraissent pas incommodés par la température soudainement agréable de cette journée d'avril : ils ajustent parfois leur veste mais ne la portent pas au bout du bras ou sur l'épaule comme certains marcheurs d'Europole. Il est possible que le rythme suivi, globalement plus lent ici comme nous le verrons, et l'âge de la population n'invitent pas à retirer ce type de vêtement. Par ailleurs, ces marcheurs ont un sac qu'ils portent en bandoulière ou sur le bras chez certaines personnes âgées, souvent un petit sac à dos, parfois un cabas ou un sac plastique de commissions, mais les récits ne mentionnent pas les sacs lourds, de voyage, qui rendaient la marche laborieuse à Europole autour du nœud multimodal.

Dynamiques de la marche

DYNAMIQUE DU LIEU

Comme précédemment pour Europole, nous allons nommer les lieux qui présentent une homogénéité du point de vue de la marche ; notre périmètre d'étude situé dans une boucle de l'Isère, au-delà de la distinction entre l'axe que constitue l'avenue du Maréchal Randon, le tissu ancien et le cimetière, présente d'autres variations ; voici les différents « lieux » :

- Place Docteur Girard : place en étoile et arrêt de tram « Docteur Girard »
- Place du Grésivaudan : séparée par l'avenue du Maréchal Randon, il est plus juste de parler de deux demi places de part et d'autre de cette avenue
- Pont de l'Île Verte et place du Saint Eynard : arrêt de tram « La Tronche-Hôpital » sur le pont et espace aménagé qui dirige les piétons vers le quai Jongkind ou le chemin de Halage
- Avenue du Maréchal Randon : axe sud-ouest / nord-est
- Avenue du Maréchal Randon - partie commerçante entre la place du Grésivaudan et la place du Docteur Girard
- Quai Jongkind et chemin de Halage : courbe le long de l'Isère
- Voies sur berge : destinées à la promenade
- Petites rues du tissu ancien situées entre l'avenue du Maréchal Randon et les quais
- Cimetière, chemin de Ronde, rue du Souvenir (peu de reconductions mentionnent ces rues)
- Limites urbaines de notre périmètre : rue Masséna, boulevard Maréchal Leclerc (idem)
- Limites naturelles : parc de l'Île Verte et l'Isère

Quelle est la nature des dynamiques propres à ces lieux ? Notre liste n'est pas exhaustive, elle mentionne ce qui a été mis en évidence par les reconductions.

Attirer

Attracteur de la mobilité :

Arrêts de tram : « Docteur Girard » et « La Tronche-Hôpital »

Attracteur vie de quartier (rayonnement) :

Commerces, notamment la quincaillerie (3 reconductions pour ce seul commerce)

Attracteurs ponctuels :

MJC, rue Farconnet dans notre étude (3 reconductions)

Groupe scolaire Paul Bert

CPAM rue Menon

Cimetière

Attracteurs naturels (promenade)

Berges de l'Isère (2 reconductions)

Parcs (4 reconductions)

Répartir

Les places ont ce rôle de répartiteur central :

Place du Docteur Girard en étoile que traverse l'axe principal de l'Ile Verte, l'avenue du Maréchal Randon, et arrêt de tram « Docteur Girard »

Et dans une moindre mesure, la place de Grésivaudan autour de la boulangerie et le pont de l'Ile Verte et place de l'Eynart

Brasser

Ce terme est limité ici à l'arrêt de tram « Docteur Girard » ; la dispersion des piétons sur la place ne maintient pas la densité confuse remarquée sur les quais de la station.

Relier

Le pont de l'Ile Verte et l'avenue du Maréchal Randon constituent un axe entre La Tronche et le centre ville, que certains piétons empruntent d'un bout à l'autre.

Séparer

L'avenue du Maréchal Randon sépare plus qu'elle ne relie le tissu ancien situé de part et d'autre de cet axe ; le « centre » commerçant est un attracteur pour chacun des côtés de l'avenue et il convient alors de le traverser ponctuellement.

Le boulevard Maréchal Leclerc représente une frange urbaine d'une autre échelle que l'Ile Verte et en ce sens marque une limite claire du quartier.

DYNAMIQUE DE L'ESPACE

Configurations spatiales en mouvement

Comme dans l'analyse d'Europole, nous allons associer le tracé et l'humeur qui accompagne la marche, observés dans différents tronçons. Nous commencerons par les configurations spatiales en mouvement repérées place du Docteur Girard : la confusion potentielle due à la pluralité des trajectoires à certains moments nous invite à nous arrêter sur les diverses configurations qui s'entrecroisent ici. Pour les autres places et rues, nous reprendrons l'analyse transversale adoptée précédemment.

Sur cette place, selon les points d'arrivée ou de sortie et selon l'objectif recherché - comme contourner la place pour rejoindre une rue (l'école, la résidence Randon, ou le cimetière rue Aimon de Chissé, le parking rue Eugène Delacroix, etc.), prendre le tram ou se diriger depuis un quai de la station vers une des rues - il y a effectivement de multiples tracés possibles. Plusieurs cas de figure apparaissent.

Le contournement de la place est circulaire - quart, parfois semi circulaire - et associé à la régularité si la trajectoire se situe entre l'avenue du Maréchal Randon (vers la Tronche ou vers le centre) et une des rues disposées autour de la place : ainsi, la vieille dame qui vient de la Tronche et se rend rue Aimon de Chissé (2) ou, en sens inverse, un homme jeune qui débouche de cette rue et veut gagner l'avenue pour la remonter (20), ou encore ces deux hommes avec un enfant qui rejoignent la rue Lachmann depuis la rue Bizanet (63), tous ces piétons suivent la ligne courbe de la place et traversent dans les passages piétons.

Une autre situation concerne le centre de la place, c'est-à-dire la station de tram : comment accéder au quai de la station de tram ou descendre du tram et rejoindre une rue ?

Les piétons peuvent suivre un linéaire régulier : ils empruntent les passages piétons qui, dans le prolongement du quai, mènent vers l'avenue du Maréchal Randon (voir les allers et retours à la quincaillerie de personnes âgées l'après-midi par exemple, 50, 51, 58, le lycéen qui traverse les deux passages piétons 8)

La situation est plus compliquée lorsque les piétons cherchent à gagner une des rues secondaires depuis un quai (ou inversement) ; ils adoptent alors une diagonale informelle : ainsi, une femme âgée qui se rend au cimetière descend du tram (direction centre ville), traverse les voies et monte sur le trottoir de l'autre quai ; là elle regarde trois fois à droite (possibilité qu'une voiture survienne) avant de traverser en dehors du passage piéton ; elle fait un effort pour monter sur le trottoir devant l'église et peut suivre son chemin vers la rue Aimon de Chissé (19). A cette diagonale, s'ajoute parfois le contournement d'un tram qui est à l'arrêt.

Ces différentes trajectoires, en relation avec le déplacement, sont souvent accompagnées d'empressement et de détermination. Les personnes âgées se montrent très prudentes (2 et 19), ce qui n'empêche pas une conduite parfois imprévisible (indécision d'une femme qui traverse les rails, monte sur le quai, le redescend... 10).

Dans le quartier de l'Île Verte, en dehors de la place du Docteur Girard, nous retrouvons les configurations spatiales en mouvement déjà rencontrées à Europe, mais ici elles vont prendre d'autres « inclinations ».

Linéaire

Nous observons quelques parcours linéaires longs le matin avenue du Maréchal Randon (dans sa totalité ou entre le pont de l'Île Verte et la place du Docteur Girard, 2, 22, 59 en direction du centre ville et 20 vers la Tronche) qui nous conduisent à penser que la marche est un choix puisque ces personnes au profil différent - une vieille dame prudente, une jeune femme auto-centrée et à l'air flâneur, une femme peu soucieuse d'autrui avec son chien en laisse et un homme dont la démarche est efficace - suivent le trajet du tram.

Parmi les parcours longs, on mentionnera également cette dame qui suit le chemin de Halage et poursuit au-delà du cimetière (32) ; dans ce cas, on peut supposer que le terme que son trajet est plus accessible à pied que par d'autres moyens de transport ou peut-être aime-t-elle marcher...

Enfin, les promenades sur la berge dont nous avons parlé plus haut représentent aussi des trajets longs effectués sans doute pour le plaisir de marcher (45 et 58) et, vu l'âge des deux marcheurs, peut-être également dans un objectif de santé.

Les autres parcours linéaires sont plus brefs : ils concernent alors une partie de l'avenue du Maréchal Randon ou les rues adjacentes. Longs ou brefs, tous ces parcours comportent des zigzags propres aux marcheurs (exemple d'un des deux promeneurs sur la berge) ou consécutifs aux obstacles rencontrés - l'évitement du container de la rue Aimon

de Chissé est signalé à plusieurs reprises, mais il y a aussi des lampadaires, l'abri bus « Menon », ponctuellement un encombrement devant des commerces, le croisement de personnes... Les voitures garées sur le trottoir dans le réseau des rues anciennes ou sur l'avenue (notamment dans le bas) obligent les piétons à des trajets crénelés.

Nous observons des parcours en escalier dans les rues du tissu ancien mais également sur l'avenue du Maréchal Randon souvent dégagée au-delà de la place du Docteur Girard. Toutefois, les passants empruntent aussi les passages piétons sur l'avenue, notamment à la hauteur de la place - là, ils engagent une négociation avec les automobilistes.

A l'exception de la place du Docteur Girard, nous rencontrons peu de parcours typiquement fonctionnels comme à Europole. Nous parlerons de la fonctionnalité familière autour de la boulangerie de la place du Grésivaudan qui rayonne au-delà de l'avenue du Maréchal Randon (11, reconduction de la boulangerie à la rue Farconnet par exemple). Mais, nous suivons des passants qui manifestent un rapport avec l'espace urbain disponible, flâneur sur l'avenue, et libre dans les petites rues. Le regard vers les vitrines, l'arrêt devant l'une d'elles, l'intérêt pour une haie ou pour un bâtiment de l'autre côté de la rue... traduisent cette disponibilité accompagnée de zigzags sélectifs (2, 20, 22, 40, 45). Nous noterons que, dans nos reconductions, ce sont des femmes qui adoptent cette attitude. « L'inclination » qualifiée de libre se manifeste plutôt dans le calme des petites rues : les piétons peuvent marcher au milieu de la rue (exemple d'une femme avec son bébé rue de la Magnanerie et rue de Mortillet, 52), discuter (deux femmes rue Lachmann avancent et s'arrêtent au rythme de leur conversation, 65), prendre leur temps (père qui attend sa petite fille rue Lachmann, 64), etc.

Disponibilité et liberté sont bien sûr relatives : il y a un minimum d'attention à porter à l'aménagement et à autrui (les trottoirs ne sont pas si larges pour permettre d'ignorer le croisement d'un autre passant). Ajoutons que le mode dominant est sans doute régulier dans la plupart des rues (on marche sur le trottoir s'il existe et est praticable) mais il est possible de prendre des libertés dans ces espaces, en particulier lorsque les passants rentrent dans le dédale de rues et s'éloignent de la place du Docteur Girard.

Temporalité

Dans les récits, nous avons peu d'indices relatifs à ce critère. Nous notons, qu'ici comme ailleurs, l'animation autour des commerces en fin de matinée, interrompue en début d'après-midi, reprend vers 16h, heure de la sortie de l'école (animation de la place du Docteur Girard et de la partie commerçante de l'avenue du Maréchal Randon). Les rues situées entre l'avenue et l'Isère apparaissent toujours calmes avec un passant de temps à autre.

Le passage des trams a une incidence ponctuelle et régulière sur les mouvements observés place du Docteur Girard.

Rythme

Sur la place du Docteur Girard, le rythme adopté est souvent rapide. En dehors de cette place, nous observons des rythmes différents : lent pour des personnes âgées qui marchent avec difficulté, irrégulier lorsque des couples ou « duos » discutent de manière animée ou

lorsque le piéton flâne, efficace lorsque l'objectif est *a priori* lointain, comme se diriger vers La Tronche depuis la rue Aimon de Chissé (20), suivre le chemin de Halage et longer le cimetière (32) ; nous nous demandons si descendre l'avenue du Maréchal Randon vers le centre ville n'est pas plus joyeux que d'autres parcours comme le suggèrent les quelques reconductions déjà mentionnées relatives aux linéaires longs - la légère pente dans le sens pont / centre ville engendrerait d'ailleurs un effet sensori-moteur dynamique.

Rapport à l'aménagement

Fluidité / contrainte

L'association de ces deux termes traduit l'ambivalence du rapport à l'aménagement avenue du Maréchal Randon. En effet, les longs trajets entre le pont et le boulevard du Maréchal Leclerc sont potentiellement fluides avec deux points de ralentissement : les places du Grésivaudan (en particulier le côté droit en direction du centre ville) et du Docteur Girard. Pourtant, il est difficile de parler de fluidité car les trottoirs rétrécis par un abri bus ou des emplacements de stationnement empêchent d'avancer sans contrainte lorsqu'il s'agit de dépasser ou de croiser une autre personne. Le mobilier urbain et, sur certains tronçons, les plantations d'arbres tracent en quelque sorte le chemin et créent un effet couloir (exemples : marcher entre les arbres et le bord du trottoir entre place du Grésivaudan et la place de Saint Eynard, 20, et marcher entre les façades et les bacs à fleurs dans le bas de l'avenue vers le centre, 22, 25). Place du Grésivaudan, outre les potelets et les feux au croisement de la rue Ravier Piquet, des bacs à fleurs requièrent l'attention et en particulier lors de la rencontre avec d'autres passants (15).

Par ailleurs, nous observons également ce rapport de fluidité / contrainte lors du passage de l'avenue du Maréchal Randon ou de la place du Docteur Girard vers des rues plus étroites (notamment, le passage vers la rue Aimon de Chissé avec son container à verre).

Inconfort

Dans les rues situées de part et d'autre de l'avenue du Maréchal Randon, y compris le quai Jongkind (nombre insuffisant de reconductions pour qualifier le chemin de Halage et les rues situées plus au sud de notre périmètre, secteur cimetière), l'inconfort de la marche est lié aux aspérités des trottoirs, à leur étroitesse, à leur dénivelé, à leur hauteur qui exige un effort chez les plus âgés (2, 19, 21, 31...), à des obstacles ponctuels comme les bouches d'égout (exemple rue Lachmann, 65). A cela, il faut ajouter les contraintes que représentent les voitures en nombre sur le trottoir.

Informel

La relative liberté que prennent les piétons vis-à-vis de l'aménagement concerne surtout la place du Docteur Girard. Elle ne met pas en question une complexité peu lisible comme à Europole (nœud multimodal), même si la place avec ses multiples espaces (voies du tram, quais, parking, trottoirs, chaussée) le laisse supposer. Comme nous l'avons signalé plus haut, c'est depuis ou vers l'arrêt du tram que les diagonales informelles se dessinent. Chacun recherche en effet le trajet le plus direct depuis le point où il se trouve et, sans doute, les piétons que nous avons suivis connaissent la place et « leur » parcours.

Cette multiplicité peut engendrer une confusion, mais elle n'est qu'apparente car chacun peut suivre son chemin.

La traversée de l'avenue du Maréchal Randon relève souvent de l'informel : elle est possible en dehors des passages piétons dans la mesure où une bonne visibilité favorise une évaluation de la circulation et de l'arrivée d'un tram (voir 26, exemple d'une femme qui remonte les voies du tram jusqu'à l'arrêt).

Quant aux traversées informelles des petites rues, elles apparaissent quasiment inhérentes à l'espace et à la tranquillité rencontrée dans ce tissu urbain pavillonnaire et de petits collectifs.

Prudence

Nous ajouterons ce rapport à l'aménagement qu'entretiennent nombre de personnes âgées. Un rythme lent accompagne une attention aux trottoirs, à la pente de certaines rues (Menon ou quai Jongkind par exemple), aux obstacles ... (voir à cet égard 2, 19, 31).

Interactions sociales

C'est sur l'avenue du Maréchal Randon que nous observons des pratiques d'évitement. Une personne âgée peut, par crainte de se faire bousculer, s'écarter, voire s'immobiliser (1), et laisser passer un piéton ; ce sont dans ce cas les passants les plus assurés et déterminés qui poursuivent leur chemin (exemple, place du Grésivaudan, deux femmes âgées se décalent, 22). Le manque de visibilité à un angle de rue peut provoquer des heurts : ceci est évité de justesse devant la marbrerie à l'angle de la place du Docteur Girard et de l'avenue du Maréchal Randon (31).

Plusieurs reconductions évoquent un rapport de forces entre piétons et automobilistes, en faveur du piéton ici, qui passe par une attitude déterminée et quasiment un défi ou encore la négligence ; il s'agit bien sûr de traversées sur des passages piétons qui ne sont pas dotés de feux place du Docteur Girard et avenue du Maréchal Randon (à la hauteur de la place et des commerces) ; ainsi, des automobilistes s'arrêtent pour laisser passer une jeune femme à l'air assuré (43), deux collégiens qui courent sans faire attention vers le tram, ou une femme avec son chien qui, selon le récit, « force le passage » (peu de reconductions mentionnaient cette traversée, mais il est vrai qu'elle engendre l'impatience ou la prise de risque des passants ou des automobilistes selon le cas de figure ponctuellement déterminé).

Les relations d'interconnaissance sont plus fréquentes à l'Ile Verte qu'à Europole : plusieurs passants s'arrêtent pour bavarder avec des relations de voisinage qu'ils croisent sur leur chemin : deux hommes en rencontrent un troisième sur la place du Docteur Girard (63), rue Bizanet, une vieille femme élégante qui va faire ses courses s'arrêtera trois fois pour converser avec une « connaissance » (31), deux jeunes filles reconnaîtront un ami en voiture (40), etc.

Enfin, les personnes accompagnées peuvent bavarder, voire discuter avec animation, en particulier dans les petites rues, sans se soucier de la présence improbable ou éloignée d'autrui, comme si, d'une certaine manière, elles étaient chez elles (37, 65).

L'animation d'un centre de petite ville

Nous pensons tout d'abord à ce centre, distribué de part et d'autre de l'avenue du Maréchal Randon et incluant la place du Grésivaudan, qui offre aux habitants de l'Île Verte (et d'ailleurs si l'on considère le déplacement en tram pour venir spécialement à la quincaillerie !) les commerces et services de proximité ; selon l'évaluation laissée à l'appréciation de chacun des distances à parcourir, beaucoup s'y rendent à pied, d'autres en voiture.

La place du Docteur Girard dans le prolongement de ce centre qui s'étire contribue à l'animation et fait également partie de la centralité - que la place confirme par sa configuration. La place centripète et centrifuge en son milieu (tram) est accueillante sur ses bords : activités qui s'y affichent, trottoirs suffisamment larges pour que deux personnes puissent discuter, anonymat de proximité. Le transit de cette place est intégré à la vie locale (aller-retour domicile-école, résidence Randon et cimetière accessibles depuis la place...). Espace public central de l'Île Verte, la place du Docteur Girard joue bien son rôle de répartiteur.

L'ouverture d'un axe structurant

L'avenue du Maréchal Randon en deçà et au-delà de ce centre représente un axe en relation avec l'extérieur (voir ci-dessus : 1/5 des reconductions se poursuivent au-delà de l'Île Verte). Le tronçon de l'avenue entre la place du Docteur Girard et le boulevard Maréchal Leclerc offre une échappée vers le centre. Est-ce la largeur de l'avenue, la non fonctionnalité des trajets (peu de commerces, présence de la Poste), et/ou le plaisir de marcher dans ce tronçon qui contribuent à plus de fantaisie dans la marche - par exemple, porter son regard sur les bâtiments, marcher sur la partie engazonnée du trottoir, descendre du trottoir, etc. ?

Nous retrouvons une expression un peu différente de ces « inclinations » disponibles et libres dans la partie de l'avenue située entre la place du Grésivaudan et le pont de l'Île Verte, plutôt dans le sens de la descente il est vrai (vers le centre). Une ambiance plus isolée dans cette partie abritée par les arbres au moment de l'enquête favorise l'expression de soi ; nous entendons par là, la possibilité d'affirmer son individualité parfois au détriment d'autrui - suivre le cours de ses pensées et de ses actions, s'intéresser de manière sélective à l'environnement, ce que manifestent des écarts peu prévisibles, tenir en laisse son chien sans se soucier d'autrui... Nous pouvons aussi penser que les premiers signes de l'urbanité (salon de coiffure, agence immobilière, faible distance du centre de l'Île Verte et ensuite du centre de Grenoble...), sans conduire à la jubilation, dynamisent le passant lorsqu'il descend l'avenue. L'ouverture sur la ville que constitue cet axe guide ainsi la marche et suscite des trajets alternatifs au tram.

Une ambiance tranquille

Les petites rues situées autour de l'avenue semblent protéger le piéton. L'ambiance tranquille qui est évoquée dans les reconductions diffère de celle du tissu ancien de Berriat considéré dans notre périmètre d'étude. L'ambiance familière dont nous parlions à

Berriat supposait la reconnaissance du collectif. Ici, l'ambiance tranquille est en quelque sorte celle d'un espace qui se privatise. La manière de marcher dans ces rues laisse penser que les piétons entrent en quelque sorte chez eux. Il y aurait des nuances à établir que le nombre de reconductions n'autorise pas. Mais un étranger au quartier peut ne pas s'y sentir à l'aise.

Des franges naturelles et urbaines

Nous avons peu parlé des franges naturelles. Nous noterons que les reconductions ne mentionnent pas le regard des habitants sur les montagnes alentours ; sans doute, le paysage fait-il partie intégrante de la qualité de vie des habitants. Ce sont plutôt les deux marcheurs venus d'ailleurs qui l'apprécient pendant leur promenade sur les berges ou encore ce passant qui, venu par le tram, cherche rue Lachman un point de vue pour prendre une photo et repart.

La limite sud du quartier propose le parc de l'Île Verte aux marcheurs ; en effet, entre le boulevard du Maréchal Leclerc et le parc, leur choix de parcours est aisé au cours de cette journée ensoleillée. C'est bien un trajet alternatif qu'empruntent les habitants pour éviter le boulevard. Mais nous nous demandons si ces passants que nous suivons et qui entrent pour certains dans une des trois tours font partie de la population de l'Île Verte... Parce que le cimetière, situé entre le parc et la limite construite de cette boucle de l'Isère, marque de toute son étendue la séparation entre l'Île Verte et la ville de Grenoble.

L'Île verte située dans un méandre de l'Isère apparaît moins contrastée qu'Europole. La dominante résidentielle et calme de ce quartier de Grenoble, les quais et les berges dédiées au piéton, les parcs, et nous pourrions ajouter le cimetière, lui confèrent un potentiel de marchabilité important. Qu'en est-il ?

Un axe structurant et de liaison avec l'extérieur

Des habitants installés de longue date à l'Île Verte et d'autres arrivés récemment (jeunes couples avec enfants notamment) se représentent ce quartier comme un « petit bout de nature en ville », un « village dans la ville », et ils y apprécient la tranquillité et la proximité du centre ville, même si l'Île Verte offre un « centre » avec de nombreux commerces. On pourrait penser que l'Isère, limite naturelle de l'Île Verte, est prioritaire dans cette image de leur territoire ; référence pour la marche et le vélo, cette limite reste floue aux yeux de tous. L'avenue du Maréchal Randon qui relie le centre de Grenoble et l'hôpital de la Tronche s'affirme comme l'axe structurant de l'Île Verte ; elle en assure la lisibilité mais surtout elle le prolonge, l'ouvre sur l'extérieur, et le situe par rapport à des repères forts. Le plaisir d'être « dedans », à l'abri d'une urbanité agitée, est conforté par le plaisir de sortir de l'Île Verte et d'y revenir.

Une répartition homogène des ambiances et des manières de marcher de part et d'autre de l'avenue du Maréchal Randon nous conduit à distinguer cet axe et le réseau des rues qui rejoignent l'Isère.

L'avenue du Maréchal Randon

Parmi les régimes de marche, ne pas marcher n'importe où à l'Île Verte consiste déjà à éviter l'avenue du Maréchal Randon, jugée trop bruyante. Passage du tram et circulation automobile la rendent peu attrayante pour la marche et les passants la fréquentent en connaissance de cause :

- ils la rejoignent par une des multiples rues qui y aboutissent pour prendre le tram ou le bus (transit) : à cet égard, la place circulaire et en étoile du Docteur Girard constitue un centre, voire le centre de l'Île Verte qui distribue les piétons dans la confusion apparente, mais où chacun trace son chemin et peut recourir au mode informel pour traverser la place ;

- ils fréquentent, pour faire leurs courses, le tronçon animé entre la place du Grésivaudan et la place du Docteur Girard ; le croisement d'autres piétons et l'aménagement des trottoirs engendrent à certains moments le piétinement et exigent la prudence de la part des personnes âgées.

Pourtant, si cette avenue se présente comme un accélérateur de la marche, des passants peuvent suivre la pente légère et tonique depuis le pont de l'Île Verte en direction du centre ville, sur le mode de la flânerie. La marche avenue du Maréchal Randon, alternative au déplacement en tram, annonce la sociabilité urbaine.

L'appropriation de l'avenue par la marche est de l'ordre de la fonctionnalité et de la sociabilité.

Entre l'Isère et l'avenue

Marcher pour le plaisir à l'Île Verte, régime de marche fréquemment cité par les habitants ou des personnes extérieures au quartier, c'est faire une promenade bucolique le long des berges et aussi dans les petites rues éloignées de la place du Docteur Girard où l'on peut découvrir les jardins. Les rues plus proches de la place n'ont pas cet attrait mais elles permettent très vite aux habitants de retrouver une ambiance plus intime et une sociabilité sinon d'interconnaissance, d'anonymat de proximité. Pour les personnes extérieures au quartier, en revanche, il peut y avoir sentiment d'infiltration ou de la pénétration. Si l'aménagement des berges encourage la marche, dans les rues aux trottoirs irréguliers, étroits et souvent encombrés de voitures qui obligent à des parcours crénelés, les passants traversent ou marchent selon un mode informel.

L'appropriation de « ce bout de campagne » par la marche est de l'ordre du bien-être et de l'esthétique paysagère.

Situations remarquables

Nous observons ici **une situation de décalage** : sur la place du Docteur Girard, complexe (plusieurs espaces contigus dédiés au tram, à la voiture, au piéton) et confuse à chaque passage de tram (pluralité des trajets qui se croisent), le piéton peut tracer sa trajectoire, le plus souvent de manière informelle et négociée en adoptant une attitude minimale (prudente pour les personnes âgées) d'attention aux obstacles (circulation automobile en particulier) ; le rythme y est plus lent qu'à Europole ; configurations sensibles potentielles de type croisement et piétinement.

Une situation de connivence : adéquation entre les attentes émotionnelles du piéton et les conditions de marche offertes par le lieu. (R. Thomas) Les rues situées de part et d'autre de l'avenue du Maréchal Randon proposent aux piétons des ambiances, voire micro ambiances, qui influenceront le choix de leur trajet. Ici, l'ambiance « nature » ou « campagne » à côté de la ville donne envie de marcher même si les rues ne sont pas toutes propices à la marche ; configuration sensible de type attracteur, distincte de Berriat ; la connivence tient à l'intimité (infiltration pour l'étranger) tandis qu'à Berriat c'est le plaisir de marcher ensemble (reconnaissance du collectif) qui motive la marche.

Pour finir, nous proposons une grille de réflexion pour penser la marche en ville dans sa complexité. Cinq questions sont soulevées.

1- Quels outils peut-on convoquer pour appréhender la marche en contexte ?

Quelques données observables comme le nombre de personnes interviewées ou « suivies » lors des reconductions selon le sexe, le lieu de résidence (dans le quartier ou en dehors), les motifs de la marche, etc., permettent de dégager avec prudence quelques caractéristiques des « populations » en présence. Mais cet aspect objectivable reste ici limité.

Les outils auxquels nous avons eu recours convoquent en général les pratiques piétonnières in situ, s'intéressent aux manières de marcher dans tel contexte (défini aussi bien par son aménagement matériel que par ses ambiances). Les trois auteurs du « Je », du « Tu », du « Il » ont défini leurs propres outils d'analyse. Les notions se font écho et s'enrichissent mutuellement. Nous les retrouvons dans les synthèses des quartiers qui mettent en perspective la marche et les ambiances en s'appuyant respectivement sur :

- les types de marche du « Je », les régimes de marche du « Tu » et les configurations spatiales du « Il » ;
- les configurations sensibles du « Je », les images des quartiers du « Tu » et les dynamiques des lieux du « Il ».

Ainsi, la flânerie ou la déambulation observées sur le cours Berriat correspondent à un type de marche qui traduit une relation d'agrément entre le piéton et l'espace public urbain ; le régime de la marche y est celui du plaisir ; quant à la configuration spatiale en mouvement observée dans les reconductions, elle se manifeste sous la forme d'un parcours assez libre avec des arrêts selon les intérêts du marcheur ; la rencontre d'autres passants y engendre des déplacements souples.

La « configuration sensible », définie comme le résultat du processus par lequel le piéton sélectionne, organise puis met en forme, dans la dynamique de son parcours en ville, la matière sensible qui structure sa perception et son action (Thomas, 2005), est ici celle de l'attracteur qui résonne avec l'image conviviale, dense, animée, chaude, du quartier ; elle rejoint également la dynamique du lieu qui précise la nature de l'attraction exercée : il s'agit d'une vie de quartier, familière et en même temps ouverte sur l'extérieur.

Enfin, au terme des différentes analyses, les situations de marche permettent de ressaisir le rapport entre les ambiances sensibles et sociales et les aménagements matériels dédiés à la marche (voir ci-dessous).

2- L'aménagement suffit-il à créer des espaces propices à la marche ?

Nous nous limitons ici à présenter trois exemples illustrant des cas de figure différents relatifs à la question posée.



Rue Doyen Louis Weil
Mobilité fonctionnelle et confort déserté

Un espace lisse, dédié à la marche (larges trottoirs, absence d'obstacle, surface plane, continuité...). Exemple type d'aménagement piéton des villes favorisant une mobilité fonctionnelle mais dépourvu d'attractivité.



Avenue Maréchal Randon
Contrainte aménagée et vie de quartier

Un espace dense matériellement où le piéton se fraye son chemin en prêtant attention à ce qui l'entoure. Cette avenue, avec ses commerces, n'en est pas moins fréquentée sur les modes de la fonctionnalité et de la flânerie.



Place du Docteur Girard
Maîtrise formelle et négociation informelle

Cette place en étoile est particulièrement complexe (plusieurs espaces contigus : station de tram, parking, chaussée et trottoirs en périphérie). Malgré l'apparente confusion des trajectoires, chacun parvient à négocier son passage.

3- Comment l'aménagement matériel s'articule-t-il avec les qualités d'ambiance ?

Comme le montrent bien les situations présentées dans le tableau ci-dessus, l'aménagement matériel apparaît moins déterminant que les qualités d'ambiance dans le choix d'un trajet et le plaisir ou le déplaisir de marcher dans telle rue ou dans tel quartier. Pour penser l'articulation entre ces deux aspects, nous proposons la notion d'**adéquation** : le degré d'adéquation traduirait un rapport plus ou moins heureux entre les objectifs ou les attentes du marcheur et les supports de la marche ; parce qu'elle privilégie les représentations, cette notion permet d'évaluer l'appréciation du piéton au regard de l'aménagement matériel objectif. Ainsi, l'image conviviale du cours Berriat où la flânerie et la présence d'autrui sont recherchées favorise une situation d'adéquation : elle intègre des données spatiales et matérielles - comme la largeur du trottoir, une chicane imposée pour traverser une rue adjacente... - qui ne sont pas nécessairement propices à la marche.

Nous avons rencontré dans les deux terrains grenoblois des situations remarquables qui se situeraient sur un **axe d'adéquation - inadéquation**.

- **L'adéquation des situations d'empathie** (cours Berriat) ou **de connivence** (petites rues de l'Île Verte situées de part et d'autre de l'avenue du Maréchal Randon) repose sur la valorisation des ambiances et la minimisation des conditions matérielles de la marche.

- **L'inadéquation des situations paradoxales** (quartier récent Europole) et **d'opposition** (limites centrifuges d'Europole) traduit le déplaisir du marcheur dans des lieux aux ambiances froides ou routières dont l'aménagement est favorable (paradoxe) ou défavorable à la marche (opposition).

Propre à certains carrefours (nœud multimodal à Europole et place du Docteur Girard à l'Île Verte), la **situation de décalage** entre un aménagement complexe et les pratiques piétonnières met en évidence la volonté d'adéquation fonctionnelle des marcheurs qui suivent leur trajectoire avec souplesse et négligent la rigidité de la signalétique.

4- Comment penser l'espace du déplacement en termes de potentiel d'action ?

Comme nous l'avons vu à de multiples reprises dans le compte-rendu des deux terrains étudiés, la marche est loin d'être une activité se conformant à la lettre aux aménagements qui lui sont dédiés et aux injonctions de l'environnement construit. Autrement dit, il n'y a pas de déterminisme strict entre l'espace matériel et l'activité piétonne. Cela ne signifie pas pour autant que l'acte de marcher s'accomplit indépendamment des dispositifs construits, en dehors de tout ancrage matériel et de toute organisation territoriale. De fait, entre une logique du déterminisme pur et une logique de l'autonomie totale existe une troisième voie : celle convoquée par l'idée de potentiel. Il s'agit ici de penser l'espace du déplacement en termes de potentiel d'action, sur la base d'un ensemble de contraintes et de ressources à la marche. Ainsi, selon les territoires considérés, la marge de manœuvre laissée aux passants peut être plus ou moins grande. C'est ainsi que certains espaces peuvent être très contraignants pour d'éventuels marcheurs (ils ne proposent qu'un seul trajet possible, ils ne peuvent être empruntés que par des personnes suffisamment alertes et véloces, ils se parcourent toujours de la même

manière et sur le même mode, ils n'offrent que peu de variations dans le temps, etc.) tandis que d'autres seront beaucoup plus ouverts et riches en événements. L'idée à retenir ici est qu'un espace propice à la marche est un espace laissant des alternatives aux passants, un espace pouvant être parcouru et fréquenté de diverses manières, laissant des possibilités de choix et de variations. Pour cela, l'espace en question doit être pourvu en prises de toutes sortes et de diverses natures, allant du banc sur lequel on peut s'asseoir pour ponctuer un parcours à un passage souterrain faisant office de raccourci pour rejoindre le centre ville... En d'autres termes, penser l'espace du déplacement en termes de potentiel d'action s'inscrit dans une écologie de la souplesse, celle-ci se définissant comme « une potentialité non engagée de changement » (Gregory Bateson).

5- Comment développer des qualités d'urbanité à des espaces de mobilité ?

En Europe, la ville piétonne mue. Malgré la diversité des cultures et des modes de vie urbains que l'on reconnaît au vieux continent, les standards nordiques, si visibles dans *Stroget*, cette rue piétonne de Copenhague, première du genre, semblent se généraliser. Ainsi, lors d'opération d'aménagement ou de réaménagement d'espaces de circulation piétonne, les trottoirs sont presque toujours systématiquement élargis, bordés d'un *décorum* soigneusement choisi pour ses qualités esthétiques et l'identité qu'il confère à la ville (lampadaires stylisés, bacs à fleurs ou bornes garde-fous colorées...), les obstacles éliminés, les surfaces aplanies et embellies par des revêtements nouveaux ou empruntant au décor naturel. À Grenoble, comme à Genève, Munich, Lyon ou encore Athènes, le piéton marche dans un environnement quasi lisse et souvent dégagé, où la minéralité jouxte de plus en plus des « coulées vertes », sortes de « végétalisation » désormais nécessaires de la ville et du parcours urbain.

Faut-il cependant s'inquiéter de cette « aseptisation » et de cette standardisation des espaces publics urbains contemporains ou à l'inverse se réjouir des conditions de marche fonctionnelles qu'elles offrent presque partout à chaque piéton, quel que soit son âge, ses aptitudes ou ses handicaps ? Les tenants de la première position regretteront le gommage des aspérités, l'élimination des frottements et de cette « tactilité » prégnante qui, comme nous le rappellent Walter Benjamin, Lewis Mumford ou encore Georg Simmel, caractérisent si bien le mode de vie urbain. Les seconds loueront l'aisance et l'ampleur que cet aplanissement de la ville donne aux corps, l'apesanteur qu'elle offre bien souvent au pas, le dégagement de la perspective qu'elle garantit à la vue. Compte tenu des résultats de la présente étude et des paradoxes qu'elle met en avant en matière d'aménagement des espaces piétons, nous ne positionnerons pas le débat dans cette perspective dualiste. Si les rues doivent demeurer « l'appartement du collectif » (Benjamin, 1934), avec tout ce que cela comporte de heurts, de négociations permanentes et de stimulation de la sphère perceptive, elles ont également à assurer l'écoulement des foules, l'ordonnement des circulations, la fonctionnalité de la marche. C'est dans la recherche de cette combinaison subtile entre des qualités d'urbanité, des qualités esthétiques et des qualités pratiques que les aménageurs proposeront aux piétons de demain des espaces de mobilité de qualité. Dans cette perspective, deux pistes de travail

nous semblent inévitables. La première est de penser l'espace piéton comme un espace charnel, avant même de le penser comme un (simple) espace de circulation : la rue, le trottoir ou la place piétonne sont en effet des lieux où des corps s'évitent, se rapprochent, s'embrassent, titubent, hésitent, se détournent, se plient, s'accrochent, s'ancrent finalement à la matière de la ville dans une sensualité toute particulière qu'il conviendrait de prendre en compte. La seconde piste de réflexion est inhérente à la première. Outre la recherche d'une certaine fluidité, d'une transparence ou d'une clarté des espaces de la circulation piétonne, il s'agit de travailler à la diversité des « prises » qu'ils offrent à ces corps en mouvement et, dans cette perspective, d'explorer peut-être une modalité encore trop souvent délaissée dans notre mode occidental : le tactile.